

Lagrådsremiss

En effektivare och mer rättssäker klampning

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 13 juni 2024

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en ny klampningslag, som ersätter lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I den nya lagen finns bestämmelser om förbud mot ett fordon fortsatta färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på vägtrafikområdet, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med trafikfarliga förare eller bristfälliga fordon. För att säkerställa att ett förbud följs får vissa föremål som behövs för färden omhändertags och fordon klampas. Den nya lagen innehåller ingen författningsreglerad tidsgräns för hur länge förbud och åtgärder får gälla. Dessa ska bestå till dess att ett förskott för sanktionsavgiften har betalats eller när det annars saknas skäl att upprätthålla förbudet. Besluten kan bli föremål för omprövning och överklagande.

Det föreslås även att regeringen ska bemyndigas att meddela sanktionsavgifter vid överträdelser av vissa regler på yrkestrafik- och taxitrafikområdet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till klampningslag	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	9
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.....	12
2.4	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	15
2.5	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	16
2.6	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	18
3	Ärendet och dess beredning	20
4	Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd	20
5	Ett effektivare och mer rättssäkert hindrande av fortsatt färd	21
5.1	Tidsgränsen för omhändertagande och klampning tas bort	21
5.2	Bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och åtgärder som får vidtas för att verkställa förbuden samlas i en ny lag	26
5.3	Bestämmelser i andra författningar avgör om fortsatt färd får hindras genom de åtgärder som regleras i klampningslagen.....	28
5.4	Förbud mot fortsatt färd	30
5.5	Verkställighetsåtgärder.....	39
5.6	Flytt till lämplig plats	41
5.7	Hur länge ska förbud, omhändertagande och klampning bestå?.....	42
5.8	Omprövning och överklagande	46
5.9	Vissa övriga förfarandefrågor.....	51
5.10	Ökade befogenheter för bilinspektörer	53
6	Bemyndiganden om att meddela föreskrifter om sanktionsavgift	56
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	60
8	Konsekvenser	61
9	Författningskommentar	64
9.1	Förslaget till klampningslag	64
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	76
9.3	Förslaget till ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.....	79

9.4	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	79
9.5	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	80
9.6	Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	81
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian En effektivare och mer rättssäker klampning	84
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	85
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	100

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. klampningslag,
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
3. lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.,
4. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
5. lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210),
6. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till klampningslag

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll och förutsättningar för lagens tillämpning

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd med ett fordon eller ett fordonståg. Sådana åtgärder består i att förbjuda fortsatt färd, omhändertaga föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget.

Åtgärderna får vidtas endast om det enligt annan lag eller föreskrifter som regeringen har meddelat framgår att fortsatt färd får hindras enligt denna lag.

Ordförklaringar

2 § Med *klampning* avses i denna lag att ett fordon eller ett fordonståg förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning som hindrar fortsatt färd med fordonet.

3 § I denna lag har *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574) och *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift

4 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska förbjuda ett fordon eller fordonstågs fortsatta färd, om ett förskott för sanktionsavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. Om förskottet avser en sanktionsavgift som endast ska påföras föraren, ska förbudet endast gälla fortsatt färd med den föraren.

Det som sägs i första stycket om sanktionsavgift gäller även överlastavgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift.

Polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen får avstå från ett förbud enligt första stycket, om det finns synnerliga skäl.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

5 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får förbjuda ett fordon fortsatt färd, om fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik eller taxitrafik eller i strid med villkor som har meddelats för ett tillstånd att bedriva taxitrafik.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare

6 § En polisman ska förbjuda ett fordons fortsatta färd, om föraren brutit mot bestämmelser om kör- och vilotider vid vägtransporter eller mot bestämmelser om att vara i stånd att framföra fordonet på ett betryggande sätt och föraren vid fortsatt färd därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra bristfälliga fordon

7 § En polisman eller bilinspektör ska förbjuda ett fordons fortsatta färd, om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet.

Upphävande av förbud mot fortsatt färd

8 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska inom sitt ansvarsområde

1. upphäva ett förbud enligt 4 § när förskottet har betalats eller när avgiften har påförts och betalats, och
2. upphäva ett förbud enligt 5, 6 eller 7 § när det inte längre finns skäl för förbudet.

9 § Om det finns synnerliga skäl, får ett förbud mot fortsatt färd upphävas av

1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller bilinspektör, och
2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.

Omhändertagande av föremål för att hindra fortsatt färd

10 § Om ett förbud mot fortsatt färd har beslutats enligt denna lag och det kan antas att förbudet inte kommer att följas, får en polisman, bilinspektör 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.

11 § För att söka efter egendom för omhändertagande enligt 10 § får en polisman eller tulltjänsteman kroppsvisitera fordonets förare och genom-söka fordonet eller fordonståget, om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Om det finns synnerliga skäl, får även fordonets passagerare kroppsvisiteras.

Klampning

- 12 §** Polismyndigheten eller Tullverket får besluta om klampning, om
1. det finns särskilda skäl att anta att ett omhändertagande enligt 10 § inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, eller
 2. klampning är lämpligare än ett omhändertagande.

Restriktioner för omhändertagande och klampning

13 § En åtgärd enligt 10–12 §§ får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Om tvång behöver användas, ska det ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att uppnå det avsedda resultatet.

14 § Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

Flytt till lämplig plats

15 § Trots ett förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman medge att fordonet eller fordonståget enligt tjänstemannens anvisningar förs till en annan lämplig plats som tjänstemannen bestämmer.

Vid förbud enligt 5 § får det medges att ett fordon som är registrerat i utlandet omedelbart förs ut ur landet.

Delgivning och underrättelse

16 § Ett beslut om förbud mot fortsatt färd, om omhändertagande eller om klampning ska snarast delges föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare. De ska underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras och om möjligheten att begära omprövning.

Omprövning

17 § Om föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär det, ska ett beslut om förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning omprövas av

1. Polismyndigheten, om beslutet fattats av en polisman, bilinspektör eller Polismyndigheten, eller
2. Tullverket, om beslutet fattats av en tulltjänsteman eller Tullverket.

Det beslut som fattas med anledning av omprövningen ska vara skriftligt.

Överklagande

18 § Ett beslut enligt 17 § som innebär att förbudet eller åtgärden ska bestå får, utan begränsning till viss tid, överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

19 § Vid domstolens handläggning tillämpas lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Skyndsam handläggning

20 § Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas skyndsamt.

Förfarandet när förbud, omhändertagande eller klampning upphör

21 § När ett förbud, ett omhändertagande eller en klampning upphör, ska föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare underrättas om upphörandet och om hur egendomen eller fordonet kan komma att hanteras.

22 § När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna egendomen till någon annan.

Om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

Protokoll

23 § Protokoll ska föras över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning. Av protokollet över omhändertagande, klampning eller genomsökning ska det framgå

1. vilket fordon åtgärden rör och vilken egendom som har omhändertagits,
2. vem som har fattat beslut om åtgärden,
3. grunden för beslutet och tidpunkten när det har fattats,
4. vem eller vilka som har deltagit vid åtgärden,
5. vem eller vilka som åtgärden har riktat sig mot,
6. tiden för beslut om åtgärd, och
7. vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet.

Bestämmelser om protokoll över kroppsvisitation finns i 28 kap. rättegångsbalken.

Bemyndigande

24 § Regeringen får meddela föreskrifter om att fortsatt färd får hindras enligt denna lag.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
 2. Genom lagen upphävs lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.
 3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för åtgärder som har vidtagits före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift dels att 1 a, 6, 8 b, 8 d och 11 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas två nya paragrafer, 12 och 13 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 a §¹

Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I denna lag har

1. de ord och uttryck som används för olika slags fordon och olika vikter samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, och

2. ordet bilinspektör samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).

6 §

Har polisman påträffat fordon som framföres med avgiftspliktig överlast och fortsättes färden med fordonet utan rättelse, utgår överlastavgift särskilt för den fortsatta färden, om polismannen förbjudit denna.

Om färd med ett fordon med avgiftspliktig överlast fortsätter trots ett förbud mot fortsatt färd, ska överlastavgift påföras även för den färd som ägt rum efter förbudet.

8 b §²

Om det förskott som anges i 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen eller bilinspektören besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman eller bilinspektör får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

Om förskottet enligt 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras enligt klampningslagen (2024:000).

Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om överlastavgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats.

¹ Senaste lydelse 2001:560.

² Senaste lydelse 2014:1409.

8 d §³

En polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift samma dag som kontrollen eller, om det inte är möjligt, så snart som möjligt därefter underställas Transportstyrelsen som

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, skyndsamt ska handlägga ärendet om överlastavgift.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

Om ett beslut enligt 8 b § gäller, ska Polismyndigheten och Transportstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,

2. upphäva beslutet, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att Transportstyrelsen har beslutat i ärendet om överlastavgift.

Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsens prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.

11 §⁴

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i femte stycket. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i 13 §. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

³ Senaste lydelse 2014:1409.

⁴ Senaste lydelse 2015:444.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. *Återkallas eller förfaller det första överklagandet* av någon annan anledning, förfaller också det senare.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

En polismans eller bilinspektörs beslut enligt 8 a och 8 b §§ får inte överklagas.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. *Om det första överklagandet återkallas eller förfaller* av någon annan anledning, förfaller också det senare *överklagandet*.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

12 §

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

13 §

En polismans eller bilinspektörs beslut enligt 8 a § och Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som meddelats före ikraftträdandet.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

Härigenom föreskrivs att 1, 2 c, 7 och 8 §§ lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller, om inte annat följer av lag eller annan författning, egendom som

1. tillfallit staten på grund av förverkande,
2. tillfallit staten enligt lagen (1938:121) om hittegods,
3. tagits i förvar enligt lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m.,
4. omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387),
5. omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken, eller
6. omfattas av 17 § *andra stycket* lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

2 c §²

Egendom som omfattas av 17 § *andra stycket* lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av en sådan underrättelse som avses i 18 § den lagen eller, om sådan underrättelse inte ska lämnas, efter det att en underrättelse som anges i 11 § samma lag har delgivits. Om egendomen inte hämtas ut inom den tiden, ska egendomen hanteras på det sätt som anges i denna lag.

Egendom som omfattas av 22 § *andra stycket klampningslagen* (2024:000) ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av en sådan underrättelse som avses i 21 § den lagen. Om egendomen inte hämtas ut inom den tiden, ska egendomen hanteras på det sätt som anges i denna lag.

7 §³

Gör ägaren eller någon annan rättsinnehavare anspråk på egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polis-

Om ägaren eller någon annan rättsinnehavare gör anspråk på egendom som är föremål för en sådan åtgärd som avses i 1 § 3–6, ska egendomen lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndig-

¹ Senaste lydelse 2014:1438.

² Senaste lydelse 2014:1438.

³ Senaste lydelse 2014:1438.

lagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska den lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

Har egendomen reparerats eller på annat sätt förbättrats, är den som gör anspråk på egendomen enligt första stycket skyldig att betala kostnaden för förbättringen innan egendomen lämnas ut. *Betalas inte förbättringskostnaden inom en månad efter det att särskild uppmaning delgivits rättsinnehavaren, får egendomen säljas i den ordning som anges i denna lag.*

het som förvarar egendomen, om den inte redan har sålts eller förstörts.

Om egendomen har reparerats eller på annat sätt förbättrats, är den som gör anspråk på egendomen enligt första stycket skyldig att betala kostnaden för förbättringen innan egendomen lämnas ut. Om förbättringskostnaden inte betalas inom en månad efter det att en särskild uppmaning delgetts rättsinnehavaren, får egendomen säljas i den ordning som anges i denna lag.

8 §⁴

Försäljning av egendom som *tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd* sker för statens räkning.

Har egendomen sålts, har ägaren eller någon annan rättsinnehavare rätt till ersättning. Ersättning betalas inte med högre belopp än som har *influtit* vid försäljningen. I de fall som avses i 7 § andra stycket ska kostnaden för förbättringen avräknas från ersättningen.

Ansökan om ersättning prövas av den myndighet som beslutat om försäljningen.

Försäljning av egendom som *avses i 7 § första stycket* sker för statens räkning.

Om egendomen har sålts, har ägaren eller någon annan rättsinnehavare rätt till ersättning. Ersättning betalas inte med högre belopp än som har inkommit vid försäljningen. I de fall som avses i 7 § andra stycket ska kostnaden för förbättringen avräknas från ersättningen.

⁴ Senaste lydelse 2014:1438.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
 2. För egendom som har omhändertagits enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd före den 1 januari 2025 gäller äldre föreskrifter.

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § och 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §¹

I denna lag avses med

besiktningsorgan: ett sådant organ som anges i 4 kap. 2 §,

besiktningstekniker: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

bilinspektör: den som har anställning som bilinspektör hos Polismyndigheten, *bilinspektör*: en tjänsteman inom Polismyndigheten med funktion som bilinspektör,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos Polismyndigheten,

tillverkare: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av den nationella typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämelsen, även om han eller hon inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag.

I övrigt har *de beteckningar* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I övrigt har *ord och uttryck* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

5 kap.

3 §

En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som inte är i föreskrivet skick, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet.

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 enligt klampningslagen (2024:000).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

¹ Senaste lydelse 2020:532.

2.5 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 5 § och 7 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

5 §¹

Om ett fordon framförs i strid med förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon som med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, får fortsatt färd hindras enligt klampningslagen (2024:000).

7 kap.

4 §²

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningsskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåen-

1. anmälningsskrav i förordning (EG) nr 1071/2009,

3. bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009,

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

5. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåen-

¹ Senaste lydelse 2022:465.

² Senaste lydelse 2022:465.

det av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, *och*

5. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag.

Regeringen får även meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

det av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss,

6. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag, *och*

7. *bestämmelser om anmälningskrav eller om användning av fordon i yrkesmässig trafik som har meddelats med stöd av denna lag.*

2.6 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 1 kap. 3 och 4 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 och 2 §§, 5 kap. 7 och 8 §§ och rubriken till 1 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 3 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. Inledande bestämmelser

1 kap. Ordförklaringar

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om taxitrafik.

I denna lag avses med taxitrafik: trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer, och taxiförarlegitimation: en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

2 §

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

De ord och uttryck som används i denna lag för att beskriva olika slags fordon har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 §

Med bilinspektör avses i denna lag detsamma som i fordonslagen (2002:574).

5 kap.

7 §

Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings-

Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen, får fortsatt färd hindras enligt klampningslagen (2024:000).

eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

8 §¹

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av polisman

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av *en* polisman *eller bilinspektör*

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av någon annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, eller

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

Polismannen eller bilinspektören får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad trots att registreringsskyltarna har tagits om hand.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

¹ Senaste lydelse 2019:381.

3 Ärendet och dess beredning

I lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns bestämmelser om åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Åtgärderna – omhändertagande av viss egendom och fastlåsning (klampning) av fordon – får i de flesta fall bestå under högst 36 timmar. I juni 2022 tillkännagav riksdagen för regeringen att regeringen bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser (bet. 2021/22:TU20 punkt 2, rskr. 2021/22:451). Inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet utarbetades under 2023 promemorian En effektivare och mer rättssäker klampning. I promemorian lämnas bl.a. förslag om att en ny lag, klampningslagen, ska ersätta lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2024/00020).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

4 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

På vägtrafikområdet finns bestämmelser om att fortsatt färd med ett fordon i vissa fall ska hindras. Hindrande av fortsatt färd kan ske t.ex. av trafiksäkerhetsskäl eller om färden på annat sätt sker i strid med regelverket. I lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett beslut att ett fordon inte får fortsätta färden följs. Enligt lagen får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller andra föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. 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 ska försees med mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning).

Åtgärder enligt lagen får beslutas på olika grunder. Omhändertagande eller klampning får beslutas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter (7 §), hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafikregleringen (8 §), hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (9 §) och hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (10 §). Om åtgärder vidtas på grund av att ett fordon är trafikfarligt, får åtgärden bestå till dess att felet på fordonet har åtgärdats. I övriga fall får åtgärden bestå under högst 36 timmar. Innan en åtgärd kan beslutas krävs det i samtliga fall att ett fordons fortsatta färd har förbjudits, enligt bestämmelser om detta i andra regelverk på vägtrafikområdet.

5 Ett effektivare och mer rättssäkert hindrande av fortsatt färd

5.1 Tidsgränsen för omhändertagande och klampning tas bort

Regeringens förslag: Den fasta tidsgränsen för hur länge en åtgärd (omhändertagande av egendom eller klampning av fordon) för att hindra fortsatt färd får bestå tas bort.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ett flertal remissinstanser, bl.a. *Justitiekanslern, Kommerskollegium, Kronofogdemyndigheten, Polismyndigheten, Riksdagens ombudsmän (JO), Trafikanalys* och *Åklagarmyndigheten*, tillstyrker eller har inga invändningar mot förslagen i promemorian. *Sveriges Åkeriföretag*, som påpekar att organisationen redan 2014 föreslog att tidsgränsen skulle tas bort och i stället kompletteras med en möjlighet till domstolsprövning, välkomnar förslaget. Även *Tullverket* är positivt till förslaget om slopad tidsgräns för åtgärder. *Transportföretagen* menar att förslagen kan bidra till effektivare kontroller för en sund transportnäring och lyfter särskilt betydelsen av utökad tid för klampning från 36 timmar till dess förskott för sanktionsavgift har betalats eller till dess det annars saknas skäl för åtgärden. *Transportindustriförbundet* ansluter sig till Transportföretagens remissvar. *Trafikverket* bedömer att effekterna blir positiva vad gäller konkurrens och trafiksäkerhet. *Sveriges advokatsamfund* anser å sin sida att förslagen i realiteten medför en försämrad rättssäkerhet för enskilda och kan inte ställa sig bakom förslagen. Samfundet menar att underlaget som ska visa på behovet av förändring i regleringen är bristfälligt och att den otillräckliga analysen av förslagets nödvändighet och proportionalitet i förhållande till deras effektivitet är en stor brist som måste åtgärdas i den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet.

Skälen för regeringens förslag

Den lagstadgade tidsgränsen på 36 timmar innebär att en åtgärd inte alltid är tillräckligt verkningfull för att uppnå sitt syfte

Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd sattes en fast tidsgräns för hur länge ett omhändertagande och en klampning fick bestå. En åtgärd som beslutades för att säkra verkställighet av sanktionsavgift, hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafikregleringen eller för att hindra trafikfarliga förare fick bestå under högst 24 timmar. Regeringen gjorde vid den tidpunkten bedömningen att kostnaderna för att under en sådan tid stå stilla med en transport innebar att syftet med åtgärden i de flesta fall skulle ha uppnåtts inom den tiden (se prop. 2013/14:256, Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, s. 41). I fråga om trafikfarliga fordon ansågs dock trafiksäkerhetsintresset väga så pass tungt att åtgärden skulle bestå till dess att felet var åtgärdat. Någon fast tidsgräns infördes alltså inte för sådana beslut. Sedan den 1 juli 2018 får tidsbegränsade åtgärder bestå i 36 timmar. Skälet till förlängningen var att en uppföljning

av regelverket hade visat att syftet med åtgärden i flera fall inte hade uppnåtts inom den dittills gällande tidsgränsen (se prop. 2017/18:198, Förlängd klampning, s. 15).

Under åren 2015–2017 gjorde Transportstyrelsen en uppföljning av hur lagen om åtgärder vid fortsatt färd hade genomförts och tillämpats. Uppföljningen visade bl.a. att åtgärder enligt lagen under 2016 hade beslutats vid 43 tillfällen. Vid fem tillfällen hade åtgärden upphört efter 24 timmar utan att syftet med denna hade uppnåtts. Samtliga dessa fall gällde åtgärder som beslutats för att säkra verkställighet av sådan sanktionsavgift som ska påföras vid överträdelser av vägtransportområdet, dvs. där ett förskott för avgiften ska betalas vid vägkontrollen. Därefter har även uppgifter för 2020 sammanställts efter en genomgång av de flesta av Polismyndighetens protokoll över åtgärder (113 protokoll). Under det året hade åtgärden vid fem tillfällen upphört efter 36 timmar utan att syftet med åtgärden uppnåtts. Även i dessa fall var syftet att säkra verkställighet av förskott för sanktionsavgift.

Sedan tidsgränsen förlängdes 2018 har andra sanktionsavgifter tillkommit där ett utländskt transportföretag ska betala förskott för sanktionsavgiften. Mellan maj 2021 och januari 2023 trädde bestämmelser om detta i kraft i flera regelverk på vägtrafikområdet. Det gäller sanktionsavgift vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna och vid överträdelser av krav på att vid en vägkontroll visa upp en utstationeringsdeklaration eller sådana tillstånd som behövs vid en internationell transport. Avgiften för de två sistnämnda överträdelserna uppgår till 60 000 respektive 10 000 kronor. Beloppen för sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotidsregelverket varierar, men för en av de vanligaste företagsöverträdelserna uppgår avgiften till 20 000 kronor. Sanktionsavgiften för överträdelser av bestämmelserna om cabotage transporter har också höjts från 40 000 kronor till 60 000 kronor. Sammantaget innebär detta att ett utländskt transportföretag kan åläggas att betala förskott för sanktionsavgift i fler fall och med betydligt högre belopp än tidigare.

Transportstyrelsen beslutar om påförandet av sanktionsavgifter och har därigenom uppgifter om antalet ärenden där förskott inte har betalats. Under 2022 rörde cirka 660 ärenden påförandet av sanktionsavgift på utländska transportföretag och utländska förare, dvs. där förskott beslutats vid vägkontrollen. Av dessa var det cirka 60 ärenden där förskottet inte hade betalats. Transportstyrelsen saknar dock uppgifter om i vilken utsträckning fordonen i dessa 60 ärenden också hade varit föremål för verkställighetsåtgärder, dvs. om klampning eller omhändertagande hade beslutats. I de flesta fall betalar alltså utländska transportföretag och förare det förskott som beslutas vid en vägkontroll. Det förekommer dock att företag och förare väntar ut de 36 timmar som en åtgärd får bestå, för att därefter köra vidare. I sådana fall är möjligheten att verkställa sanktionsavgiften ytterst begränsade, dvs. i praktiken innebär detta att föraren och företaget undkommer skyldigheten att betala. Mot bakgrund av att fler och högre avgifter ska påföras efter de senaste årens regeländringar kan det antas att fler transportföretag kommer att vänta ut tidsgränsen för att slippa betala.

Det är otillfredsställande att företag eller förare som begår överträdelser undgår konsekvenserna av detta. Utgångspunkten bör vara att överträdelser på vägtransportområdet ska kunna beivras i samtliga fall. Riksdagen

har också riktat ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheterna för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats. Riksdagen har som skäl för detta uttalat att det medför problem för den seriösa transportnäringen när aktörer som bryter mot reglerna avviker utan att göra rätt för sig och att likhet inför lagen är en viktig princip som ska vara vägledande i arbetet med att skapa en sund transportnäring med schysta villkor. Mot bakgrund av det ovanstående anser regeringen att det finns skäl att se över lagstiftningen på området.

Något om de rättsliga utgångspunkterna

I 2 kap. regeringsformen finns bestämmelser om grundläggande fri- och rättigheter. Enligt 2 kap. 19 § får inte lag eller annan föreskrift meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och grundläggande friheterna (Europakonventionen). Av artikel 1 i första tilläggsprotokollet till konventionen följer att varje fysisk eller juridisk person har rätt till respekt för sin egendom. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. Rätten till egendomsskydd inskränker emellertid inte en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor som böter eller viten.

Att hindra ett fordon fortsatta färd genom att omhänderta egendom som behövs för färden eller genom att klampa fordonet kan innebära en inskränkning i den enskildes rätt att nyttja sin egendom. Förslagen i denna del utgör därmed en begränsning av den enskildes skydd för sin egendom. För att inskränkningen ska vara förenlig med Europakonventionen krävs att den tjänar ett allmänt intresse. Vidare krävs, enligt Europadomstolens praxis, att inskränkningen kan anses vara proportionerlig i förhållande till syftet med densamma. Med andra ord måste de allmänna intressen som talar för en åtgärd vägas mot den enskildes intressen av att inte bli utsatt för den inskränkande åtgärden.

I samband med att lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd infördes konstaterades det att omhändertagande av föremål som behövs för färden och klampning av fordon begränsar den enskildes användning av fordonet. Regeringen menade dock att åtgärderna avsåg att tillgodose sådana viktiga allmänna intressen att detta vägde över de men som åtgärderna kunde medföra för den enskilde och att något hinder mot att införa åtgärderna som sådana därmed inte fanns (prop. 2013/14:256 s. 23). Proportionaliteten i en åtgärd är dock även beroende av hur länge åtgärden får bestå. Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ansåg regeringen att om åtgärder som syftar till att säkra verkställighet av sanktionsavgift, att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen och att hindra trafikfarliga förare består under maximalt 24 timmar är kravet på proportionalitet uppfyllt (prop. 2013/14:256 s. 41). Även en förlängning av tidsgränsen till 36 timmar ansågs uppfylla kraven på proportionalitet (prop. 2017/18:198 s. 17 f.).

Regeringen anser att det finns skäl att se över regleringen, bl.a. i fråga om att ta bort den nu gällande fasta tidsgränsen för hur länge en åtgärd får

bestå. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd innehåller även bestämmelser om kroppsvisitation och genomsökning av fordon, vilket enskilda är skyddade mot enligt 2 kap. 6 § regeringsformen. Även detta skydd får begränsas under vissa förutsättningar. En sådan begränsning får endast göras i lag och bara för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle. Begränsningen får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den. Mot bakgrund av att lagrådsremissen innehåller förslag även i fråga om kroppsvisitation och genomsökning av fordon behöver en bedömning göras av om förslagen i remissen uppfyller förutsättningarna för hur den enskildes fri- och rättigheter får begränsas och om kraven på proportionalitet är uppfyllda.

Det finns tungt vägande skäl för att färderna ska kunna hindras till dess att orsaken har åtgärdats

Det finns ingen reglerad tidsgräns för hur länge det förbud mot fortsatt färd som ligger till grund för åtgärderna får bestå. Vid införandet av reglerna om omhändertagande och klampning i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd påpekade flera remissinstanser att dessa åtgärder därför borde kunna tillämpas utan tidsbegränsning. Regeringen bedömde dock att det som åtgärden syftar till, t.ex. att ett förskott för en sanktionsavgift ska betalas, skulle uppnås inom den reglerade tidsgränsen. Det har dock i allt för många fall visat sig inte stämma. Det kan konstateras att storleken på de avgifter för vilka förskott beslutas kan skilja sig åt avsevärt. Avgifternas storlek återspeglar hur allvarliga överträdelserna är. I fråga om överträdelser av kör- och vilotidsreglerna uppgår avgiften för en enskild överträdelse vanligtvis till mellan 500 kronor och 8 000 kronor. I vissa fall kan dock avgiften för en överträdelse uppgå till 20 000 kronor. I många fall konstateras dessutom flera överträdelser av kör- och vilotidsregelverken vid en och samma vägkontroll och summan av de avgifter som ska påföras uppgår därför inte sällan till förhållandevis höga belopp. Överlastavgift – som är en slags sanktionsavgift – uppgår oftast till 5 000–15 000 kronor. En genomsnittlig avgiftsnivå för överlast uppgår till cirka 10 000 kronor. Avgiften för en enskild överträdelse enligt andra regelverk på vägtransportområdet uppgår till mellan 10 000 kronor och 60 000 kronor. Under 2023 uppgick den genomsnittliga storleken på ett förskott för sanktionsavgift till knappt 34 000 kronor. Vanligtvis är det alltså fråga om ett relativt stort antal överträdelser eller överträdelser av mer allvarligt slag. Det ska framhållas att förskott för en sanktionsavgift ska beslutas när det annars saknas möjligheter att verkställa betalning för en sådan avgift. Om inte betalning sker i samband med vägkontrollen är risken överhängande att betalning uteblir. Regeringen anser att det är viktigt att förutsättningarna för svenska respektive utländska företag är lika när det gäller möjligheten att påföra sanktioner vid regelbrott. Med beaktande av det allmännas intresse av att säkerställa att den som begår överträdelser också står konsekvensen av detta är det därför viktigt att kunna hindra färderna till dess att betalning sker.

Åtgärder beslutas dock inte enbart i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Omhändertagande och klampning sker även för att förhindra fortsatta överträdelser av regler på yrkestrafikområden och som ett

led i att förbättra trafiksäkerheten. Även i dessa fall finns det skäl att se över reglerna. Någon tidsgräns för hur länge en åtgärd får bestå finns inte när det är fråga om ett trafikfarligt fordon. Skälet till detta är att intresset av att skydda förare och medtrafikanter i dessa fall ansågs så tungt att det uppväger de ytterligare olägenheter som ett längre ingripande kan innebära för den som drabbas av åtgärden (prop. 2013/14:256 s. 51). När det gäller en förare som utgör en fara för trafiksäkerheten kan man när det är fråga om en uttröttad förare visserligen många gånger anta att den trafikfarliga tröttheten har upphört när föraren t.ex. tagit föreskriven vila. I andra fall kan man dock inte på förhand avgöra inom vilken tid förarens trafikfarliga tillstånd har upphört. Detta kan alltså inte alltid med säkerhet antas ha upphört inom 36 timmar. Trafiksäkerhetsintresset kan inte sägas vara mindre när det är föraren, och inte fordonet, som utgör trafikfaran. Även när det är föraren som utgör en fara för trafiksäkerheten anser regeringen därför att det finns starka skäl att kunna hindra färden till dess att det inte längre finns någon fara för trafiksäkerheten.

Överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen kan ha skiftande karaktär. Det kan gälla avsaknad av helt grundläggande förutsättningar, såsom tillstånd att bedriva trafiken, men också överträdelse av bestämmelser som t.ex. behövs för att kontrollera verksamheten. Gemensamt för dessa överträdelse är dock att de snedvrider konkurrensen och i värsta fall kan leda till att skötsamma företag konkurreras ut av mindre seriösa aktörer. Överträdelse kan i vissa fall också innebära risk för skatteundandragande. Det finns ett behov av att förbättra konkurrenssituationen i branschen. Som ett led i att förbättra regelefterlevnaden på området bör det även här finnas möjlighet att hindra sådan färd som sker i strid med reglerna till dess att nödvändiga åtgärder vidtagits.

Den fasta tidsgränsen bör tas bort

Sammanfattningsvis anser regeringen att det i samtliga fall finns ett stort behov av att kunna säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs och att så ska kunna ske till dess att det som ligger till grund för förbudet har åtgärdats. Eftersom de åtgärder som beslutas i syfte att säkerställa att förbuden följs i flertalet fall enligt dagens regelverk får bestå endast under en viss tid får ett borttagande av tidsgränsen i praktiken anses innebära att den enskildes fri- och rättigheter ytterligare begränsas. Att ett fordon som t.ex. kan vara lastat med gods tvingas stå stilla under en period kan innebära skador och olägenheter för den enskilde. Regeringen bedömer att de positiva effekterna i form av bättre regelefterlevnad i transportbranschen, ökad trafiksäkerhet för alla vägtrafikanter och förbättrade möjligheter att verkställa sanktioner överväger de potentiella negativa följderna. Regeringen anser därför att den författningsreglerade tidsgränsen bör tas bort. Regeringen gör ingen annan bedömning med anledning av *Sveriges advokatsamfund*s påpekande om att även tredje man kan påverkas av att ett fordons fortsatta färd hindras. I sammanhanget kan det påpekas att även transportköpare har en viktig roll i att förvissa sig om att transporter utförs enligt gällande regelverk. För att regleringen även framöver ska uppfylla nödvändiga krav, bl.a. i fråga om proportionalitet, måste den dock utformas på ett välavvägt sätt. Regelverket måste också vara rättssäkert och innehålla nödvändiga kontrollmekanismer. I avsnitt

5.4 och 5.5 föreslås bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och de åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett sådant beslut följs, bl.a. vilka förutsättningar som ska gälla för att sådana beslut ska kunna meddelas. Förbud mot fortsatt färd ska upphävas så snart betalning har skett eller när det annars inte finns skäl att upprätthålla förbuden. Förbud kan därutöver även upphävas i vissa andra fall, t.ex. om det skulle stå i strid med proportionalitetsprincipen att upprätthålla förbudet (avsnitt 5.7). Förslagen innebär inte enbart att åtgärder för att hindra fortsatt färd ska bli mer effektiva, utan syftar även till att förbättra rättssäkerheten. Hittills har varken de underliggande förbuden eller de tidsbegränsade åtgärderna kunnat bli föremål för prövning. I avsnitt 5.8 föreslås att såväl förbud som omhändertagande och klampning på begäran ska kunna bli föremål för omprövning och kunna överklagas till domstol. Ärenden om omprövande och överklaganden ska handläggas skyndsamt. Lagen innehåller dessutom en uttrycklig erinran om att verkställighetsåtgärder endast får vidtas om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter (avsnitt 5.5) och krav på dokumentering av sådana åtgärder (avsnitt 5.9). I och med denna utformning bedömer regeringen att förutsättningarna för en sådan begränsning av den enskildes fri- och rättigheter som ett borttagande av den fasta tidsgränsen innebär är uppfyllda och att regleringen uppfyller kraven på proportionalitet. Denna bedömning görs även såvitt gäller förslagen om kroppsvisitation och genomsökning av fordon (se avsnitt 5.5). Till skillnad från Sveriges advokatsamfund anser regeringen vidare att förslagen sammantaget stärker rättssäkerheten. Det finns därför förutsättningar för att ta bort den tidsgräns som gäller i dag för att låta ett hindrande bestå till dess att orsaken till detta åtgärdats.

5.2 Bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och åtgärder som får vidtas för att verkställa förbuden samlas i en ny lag

Regeringens förslag: Bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd och om åtgärder för att verkställa förbudet samlas i en ny lag, benämnd klampningslagen, som ersätter lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* instämmer i bedömningen att en ny och tydligare klampningslag kan ge positiva effekter och bidra till en mer rättssäker klampning. *Sveriges Åkeriföretag* välkomnar initiativet att samla bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd och om åtgärder för att verkställa förbudet i en ny lag. *Tullverket* påpekar att den nya lagen kommer att reglera mer än klampning och att det därför kan övervägas om lagen bör få ett mer rättvisande namn, t.ex. lagen om förbud mot fortsatt färd.

Skälen för regeringens förslag

Sådana förbud mot fortsatt färd som kan leda till omhändertagande eller klampning bör placeras i samma lag som bestämmelser som reglerar dessa åtgärder

Vid införandet av de författningar som reglerar vägtrafiken har det tett sig naturligt att placera bestämmelser om vilka effekter, såsom förbud mot fortsatt färd, som överträdelser av reglerna kan leda till i respektive författning. När möjligheten att vidta åtgärder för att rent faktiskt verkställa förbuden infördes ändrades inte denna ordning. Både åtgärdsbeslutet och det förbud mot fortsatt färd som ligger till grund för åtgärden föreslås nu kunna bli föremål för domstolsprövning. I avsnitt 5.8 föreslås att bägge besluten bör prövas i ett sammanhang och att detta ska ske enligt det förfarande som i dag gäller för åtgärdsbeslut som är överklagbara. Detta reser frågan om var bestämmelserna om förbud bör placeras. Fördelen med den nuvarande ordningen är att förbudsbestämmelserna är placerade i anslutning till de materiella handlingsreglerna. Delar av vägtrafikregelverket återfinns dock på förordningsnivå, vilket också innebär att vissa förbudsbestämmelser finns på den normgivningsnivån. Anslutande bestämmelser om hur förbuden ska kunna överklagas kan dock inte föras in på förordningsnivå, eftersom bestämmelser om rättegången enligt 11 kap. 2 § regeeringsformen ska meddelas i lag. Det kan också noteras att regeringen i samband med att fordonslagen (2002:574) infördes uttalade att en bestämmelse om hindrande av fortsatt färd är så pass ingripande för den enskilde att den bör tas in i lag (se prop. 2001/02:130, Fordonslag, m.m., s. 97). Det kan därför finnas skäl att lyfta upp de förbudsbeslut som i dag regleras i förordning till lagnivå. Bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd och hur sådana förbud ska överklagas placeras lämpligast i en och samma lag. Det förhållandet att ett förbudsbeslut inte sällan kan väntas innebära att även ett beslut om omhändertagande eller klampning meddelas kan vidare ge anledning att samla bestämmelser som reglerar detta i samma författning. Det finns alltså flera omständigheter som talar för att samla reglerna om förbud och åtgärder i en och samma lag. Sådana förbud mot fortsatt färd som kan leda till omhändertagande eller klampning bör därför placeras i samma lag som bestämmelser som reglerar dessa åtgärder.

En ny klampningslag som ersätter den nuvarande

Förbud mot fortsatt färd regleras i dag i ett antal olika författningar men bestämmelser om detta bör alltså föras ihop med reglerna om de åtgärder som kan beslutas för att verkställa förbuden. Ett alternativ är att föra över förbudsbestämmelserna till den befintliga lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Denna lösning kräver dock att bestämmelserna i lagen struktureras om. Även lagens titel skulle behöva justeras. Sammantaget skulle så pass stora författningstekniska justeringar behöva göras att en ändringsförfattning skulle bli svåröverskådlig. Mot den bakgrunden föreslås att den befintliga lagen ersätts med en ny lag, som innehåller bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och de åtgärder som får vidtas för att verkställa sådana förbud. Dessa åtgärder innefattar omhändertagande av egendom, klampning, kroppsvisitation och genomsökning av fordon, vilka utgör begränsningar av den enskildes fri- och rättigheter. Som konstaterats

i avsnitt 5.1 får sådana begränsningar endast ske i lag. Förslaget innebär att begränsningarna även framöver regleras på lagnivå.

Den yttersta åtgärden för att hindra ett fordon fortsatta färd är klampning. Som *Tullverket* noterar reglerar den nya lagen inte bara klampning utan även t.ex. förbud mot fortsatt färd. Redan den nuvarande lagen kallas ofta klampningslagen i dagligt tal och det är sannolikt att även den nya lagen kommer att refereras till som klampningslagen. Det finns fördelar med att lagen får ett namn som motsvarar det som den kommer att kallas i dagligt tal. Namnet behöver inte täcka in alla åtgärder som kan användas innan åtgärden klampning behöver vidtas. Lagen bör därmed heta klampningslag.

5.3 Bestämmelser i andra författningar avgör om fortsatt färd får hindras genom de åtgärder som regleras i klampningslagen

Regeringens förslag: För att ett förbud mot fortsatt färd som kan leda till åtgärder enligt den nya klampningslagen ska få beslutas ska det av annan lag eller föreskrifter som regeringen har meddelat framgå att så får ske.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att fortsatt färd får hindras enligt bestämmelserna i klampningslagen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens men bemyndigandet har en annan ordalydelse.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* och *Sveriges advokatsamfund* påtalar att uttrycket ”får fortsatt färd hindras genom klampning” riskerar att ge ett intryck av att endast klampning kan användas för att hindra fortsatt färd.

Skälen för regeringens förslag

En annan lagstiftningsteknik bör användas

Omhändertagande eller klampning får enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd vidtas när ett fordon fortsatta färd har förbjudits enligt en rad bestämmelser som den lagen hänvisar till. Bestämmelser på vägtrafikområdet finns i vissa fall på lagnivå. Föreskrifter på området meddelas dock inte sällan på förordningsnivå. Därutöver finns bestämmelser i direkt tillämpliga EU-rättsakter. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar därför till specifika regler på olika normgivningsnivåer. Att i lag hänvisa till författningar på lägre normgivningsnivå är dock inte lämpligt. En annan lagstiftningsteknik bör därför användas. Även i övrigt kan det finnas skäl att inte i lagen räkna upp samtliga författningar som innehåller regler vars överskridande ska kunna leda till förbud som kan ligga till grund för klampning. Förbudsbestämmelserna i den nya klampningslagen bör i stället ha karaktär av ramreglering. Samtidigt är det viktigt att det av den samlade regleringen är tydligt när förbud ska eller får beslutas. När förbudsbestämmelserna nu förs över till den nya klampningslagen, bör det i anslutning till de materiella handlingsreglerna

därför framgå om överträdelse av dessa kan leda till att den fortsatta färden förbjuds och att åtgärder för att verkställa förbudet vidtas. Det blir samtidigt styrande för när förbud och åtgärder ska kunna beslutas enligt den nya lagen.

Åklagarmyndigheten och *Sveriges advokatsamfund* har synpunkter på promemorians förslag till utformning av de aktuella bestämmelserna i vägtrafikregleringen och anser att det bör vara tillräckligt att konstatera att fortsatt färd får hindras. Vissa författningar innehåller dock bestämmelser om hindrande av fortsatt färd som i dag inte kan ligga till grund för omhändertagande eller klampning, t.ex. lagen (1990:1079) om tillfälliga bilförbud och lagen (2019:370) om fordonets registrering och användning. Avsikten med den valda lagstiftningstekniken är att även framöver kunna styra i vilka situationer ett förbud ska kunna föranleda att omhändertagande eller klampning ska få beslutas. För att så ska få ske krävs alltså att detta framgår av den författning som innehåller eller ansluter till de materiella handlingsreglerna i fråga om den aktuella trafiken. Det är alltså inte tillräckligt att en författning anger att fortsatt färd får hindras. För att åtgärder enligt den nya lagen ska få vidtas krävs alltså att det uttryckligen framgår att färden får hindras just på detta sätt. En sådan föreskrift blir därmed bestämmande för klampningslagens tillämpningsområde. Regeringen föreslår att utformningen av bestämmelserna i detta avseende förtydligas i förhållande till det som föreslås i promemorian. Om det i en annan lag eller i en föreskrift som regeringen har meddelat anges att ett fordon får hindras enligt bestämmelserna i klampningslagen, tillämpas alltså förfarandet i den nya lagen. Det innebär att förbud som i förlängningen kan leda till att egendom omhändertags eller fordon klampas kan beslutas om aktuella regelverk överträds. I klampningslagen finns det dock angivet vilka förutsättningar som därutöver ska finnas i vissa fall för att ett förbud ska få beslutas, t.ex. att den fortsatta färden skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

En nackdel med den föreslagna lagstiftningstekniken är att det i lagen inte på samma sätt som i dag kommer att finnas en samlad katalog över de regelverk enligt vilka förbud som kan ligga till grund för klampning kan beslutas. Det innebär att det kan bli svårare för den enskilda kontrolltjänstemannen på väg att få en sammanhållen bild över när förbud som kan leda till verkställighetsåtgärder ska eller får beslutas. Detta bör dock kunna avhjälpas, t.ex. genom att i en till klampningslagen anslutande förordning räkna upp de bestämmelser i andra författningar som innehåller föreskrifter om att fortsatt färd får hindras enligt bestämmelserna i klampningslagen.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att hindrande får ske enligt klampningslagen

I de fall handlingsreglerna finns på lagnivå, bör riksdagen besluta om när överträdelse av reglerna ska kunna leda till att färden hindras enligt det som föreskrivs i klampningslagen. Om de materiella handlingsreglerna finns i direkt tillämpliga EU-rättsakter eller på förordningsnivå, bör sådana föreskrifter dock kunna meddelas av regeringen. Regeringen bör därför bemyndigas att meddela föreskrifter om när fortsatt färd ska kunna hindras enligt klampningslagen. Ett sådant bemyndigande föreslås i lagen. I avsnitt

5.4 föreslås att åtgärder fortsatt ska få beslutas på de grunder som sker i dag. Genom det föreslagna bemyndigandet blir det möjligt för regeringen att meddela föreskrifter som innebär att överträdelser av t.ex. de förordningar som lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar till kan innebära att fortsatt färd hindras genom åtgärderna i klampningslagen.

5.4 Förbud mot fortsatt färd

Regeringens förslag: Förbud som kan leda till klampning eller omhändertagande av egendom kan beslutas om

- ett förskott för sanktionsavgift eller överlastavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen,
- fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik eller taxitrafik eller i strid med villkor som har meddelats för ett tillstånd att bedriva taxitrafik,
- föraren brutit mot bestämmelser om kör- och vilotider vid vägtransporter eller mot bestämmelser om att vara i stånd att framföra fordonet på ett betryggande sätt och föraren vid fortsatt färd därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten,
- fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet.

Om ett förskott avser en avgift som endast ska påföras föraren, ska förbudet endast gälla fortsatt färd med den föraren.

Bestämmelser om att fortsatt färd får hindras i enlighet med det som föreskrivs i klampningslagen förs in i lagen om överlastavgift, fordonslagen, yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen.

Om ett förbud beslutas i syfte att säkra verkställighet av överlastavgift, ska det förskott för avgiften som beslutas vid vägkontrollen underställas Transportstyrelsens prövning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens men det har förtydligats att det som i lagen sägs om sanktionsavgift även gäller överlastavgift.

Remissinstanserna: *Sveriges Åkeriföretag* menar att det finns risk att regleringens karaktär av ramlagstiftning innebär att bestämmelserna i vissa avseenden tappar i tydlighet och anser att den nya lagen i fråga om förare och fordon och deras utrustning endast bör träffa situationer som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. *Svenska Taxiförbundet* ställer sig frågande till hur fortsatt färd ska kunna förhindras genom klampning vid överträdelser av taxitrafikregleringen och efterfrågar klargörande av förutsättningarna för detta. Förbundet anser vidare att förslaget om att hindra fortsatt färd genom klampning när fordon framförs i strid med de nationella vilotidsreglerna är önskvärt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv men menar att så bör ske först när tidboken har digitaliserats. *Transportstyrelsen* föreslår en avgränsning i fordonslagen för att förhindra dubbelreglering i fråga om förbud vid brister i ett fordons färdskrivare. Styrelsen anser även att polisen bör kunna klampa fordon när det finns en påtaglig fara för trafiksäkerheten på grund av att föraren kör ett fordon eller for-

donståg i strid med sin körkortsbehörighet. *Åklagarmyndigheten* efterlyser ett resonemang kring möjligheterna att besluta förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelse mot lagen om transport av farligt gods eller föreskrifter meddelade med stöd av den lagen. *Svea hovrätt* anser att förslaget att förbudet mot fortsatt färd i vissa fall ska beslutas enbart avseende en viss förare inte framstår som ändamålsenligt och bör belysas närmare.

Skälen för regeringens förslag

Förbud som kan leda till klampning utgör förvaltningsbeslut

När nya verkställighetsregler för överlastavgifter infördes angavs det i lagen (1972:435) om överlastavgift att en polisman skulle besluta att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden, om förskottet för överlastavgift inte betalades omedelbart i samband med kontrollen (se prop. 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik). I vissa andra författningar anges att en polisman eller en tulltjänsteman ska hindra fortsatt färd. I de lagstiftningsärenden som föregått sådana bestämmelser har det inte närmare utvecklats vad som avses med att hindra färden. Ett sådant hindrande skulle kunna avse ett faktiskt handlande. Hindrande av fortsatt färd får dock bara ske om färden sker i strid med regelverket, vilket innebär att det krävs någon form av undersökning och aktivt ställningstagande från kontrolltjänstemannens sida. I de fall ett omhändertagande eller en klampning beslutas står det vidare klart att ett hindrande inte heller är av rent temporär karaktär. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd utgår också från att det i dessa fall rör sig om ett beslut att fordonet inte får fortsätta färden, se 1 och 2 §§. I likhet med de situationer som reglerar verkställighet av sanktionsavgifter får ett hindrande av fortsatt färd i sådana fall anses utgöra beslut i förvaltningsrättslig mening. Som *Sveriges Åkeriföretag* påpekar ökar tydligheten om en enhetlig benämning på besluten används. För att ensa uttryckssättet i fråga om sådana beslut som kan ligga till grund för omhändertagande eller klampning bör benämningen förbud mot fortsatt färd fortsättningsvis användas.

Förbud som kan leda till klampning ska fortsatt få beslutas i samma syften som i dag

I lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd anges det på vilka grunder omhändertagande eller klampning får beslutas. Så får ske när ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden har meddelats i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller för att förhindra fortsatt färd där föraren eller fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Förbud som ska kunna leda till åtgärder bör kunna beslutas i samma syften som enligt dagens regler. De bestämmelser i klampningslagen som sätter ramarna för när förbud ska få beslutas bör återspegla detta. Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd är möjligheten att besluta om omhändertagande och klampning i vissa fall begränsade. Det finns dock skäl att kunna vidta åtgärder i något fler fall än i dag. I det följande lämnas därför förslag som möjliggör att förbud som kan leda till omhändertagande och klampning ska kunna beslutas i vissa ytterligare situationer.

Transportstyrelsen och Åklagarmyndigheten lyfter frågan om möjlighet att vidta åtgärder enligt klampningslagen vid överträdelse av vissa andra regelverk. I den rapport som utgjorde underlag i lagstiftningsärendet till lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd framhölls att ett hindrande av en transport av farligt gods var förenat med mycket höga krav på analys av risk och lämpligt förfarande i den specifika situationen och att möjlighet att besluta om verkställighetsåtgärder för hindrande enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods därför, med hänsyn till de förhållanden som kan råda vid en vägkontroll, inte borde införas. I fråga om hindrande enligt körkortslagen (1998:488) påpekades det i rapporten att bestämmelserna i den lagen primärt inte avser yrkesmässig trafik och att behovet av verkställighetsåtgärder inte gjorde sig så starkt gällande att intrånget i aktuella fall kunde anses motiverat. I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd konstaterades det att ingen remissinstans haft några invändningar mot de författningar som i rapporten föreslogs omfattas av möjligheten att vidta åtgärder, varför regeringen inte fann skäl att göra någon annan bedömning i den frågan (prop. 2013/14:256 s. 36). I den promemoria som ligger till grund för denna lagrådsremiss finns det inte heller några förslag om att kunna vidta åtgärder när ett fordon eller en transport sker i strid mot de nu omnämnda regelverken. Något beredningsunderlag för att nu införa sådana möjligheter finns därför inte.

De regelverk som lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar till utgörs av författningar på vägtrafikområdet. I flera av dessa anges att de fordonsbegrepp som används där har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I den nya klampningslagen bör det därför också anges att med fordon och fordonståg i lagen avses detsamma som i lagen om vägtrafikdefinitioner. De bestämmelser i övriga författningar som innehåller en hänvisning till den lagen i fråga om ordförklaringar bör justeras språkligt.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare

Av trafiksäkerhetsskäl finns bestämmelser om att ett fordonss fortsatta färd ska hindras om föraren utgör en trafikfara. Så kan bl.a. vara fallet vid överträdelse av regler om förarens kör- och vilotider. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar till förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Dessa förordningar innehåller nationella bestämmelser som ansluter till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet respektive den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid vissa internationella vägtransporter (AETR). I enlighet med det som föreslås i promemorian bör det enligt klampningslagen fortsatt kunna beslutas förbud vid överträdelse av dessa regler om kör- och vilotider.

För vissa transporter inom landet som inte omfattas av de ovan nämnda reglerna finns bestämmelser om dygnsvila i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. Reglerna gäller bl.a. för godstransporter med lätta fordon och för taxitrafik. Förutom regler om minsta dygnsvila och tidbok föreskriver förordningen bl.a. att färden ska

hindras om ett fordon framförs i strid med regelverket och fortsatt färd inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten. I dag finns dock inte möjlighet att tillämpa lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd i sådana fall. För att kunna ingripa mot uttröttade förare även i fråga om de transporter som omfattas av förordningen är det rimligt att klampningslagen utformas så att situationer när en förare utgör en trafikfara på grund av att reglerna om minsta dygnsvila inte följts ska kunna omfattas. Ett par remissinstanser, bl.a. *Svenska Taxiförbundet*, anser att det finns behov av att se över reglerna i förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet i fråga om bl.a. digitalisering av tidboken innan regler om hindrande genom klampning införs. Som framgår nedan blir klampningslagen tillämplig först om det i anslutning till de materiella handlingsreglerna föreskrivs att fortsatt färd får hindras genom bestämmelserna i den lagen. Regeringen kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta författningsarbetet.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar även till trafikförordningen (1998:1276). Även i den förordningen finns bestämmelser som tar sikte på föraren av ett fordon. Enligt förordningen får fordon t.ex. inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt (3 kap. 1 §). Färden kan enligt förordningen under sådana förhållanden hindras. Förbud som kan leda till klampning bör därför fortsatt kunna beslutas i dessa situationer. Bestämmelsen i klampningslagen bör därför även omfatta möjlighet att vidta åtgärder i situationer där föraren bryter mot bestämmelser om att vara i stånd att framföra fordonet på ett betryggande sätt.

Det är polismän som enligt dagens regler har befogenhet att hindra fortsatt färd i de nu aktuella fallen. Detta bör gälla även framöver. Att en förare brutit mot de ovan angivna reglerna innebär inte med automatik att den fortsatta färden skulle innebära en fara för trafiksäkerheten. När det gäller kör- och vilotidsreglerna bör t.ex. mindre avvikelser i körtiden eller överträdelser som ligger längre tillbaka i tiden vanligtvis inte medföra att föraren är trafikfarlig. Som *Sveriges Åkeriföretag* påpekar, och i likhet med det som föreslås i promemorian, bör färden i nu aktuella fall få hindras endast om föraren vid en fortsatt färd skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Denna förutsättning bör därför framgå av den aktuella bestämmelsen i klampningslagen. Det sagda innebär att den polisman som utför kontrollen behöver göra en bedömning av överträdelsens inverkan på förarens möjligheter att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt. I fråga om överträdelser av kör- och vilotidsregelverket bör det dock inte krävas att föraren är märkbart uttröttad. Har regelverket överträtts i sådan grad att det finns skäl att tro att detta vid kontrolltillfället påverkar förarens förmåga att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt bör åtgärder enligt klampningslagen kunna vidtas.

Regler om trafik och om förarens kör- och vilotider finns i förordningar som meddelats av regeringen och i direkt tillämpliga EU-rättsakter. För att förbudsbestämmelserna i klampningslagen ska bli tillämpliga krävs enligt det som anges i avsnitt 5.3 att detta framgår t.ex. av en föreskrift som regeringen har meddelat. I promemorian föreslås att regeringen ska meddela sådana föreskrifter.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra bristfälliga fordon

Från trafiksäkerhetssynpunkt finns vidare regler om att fortsatt färd ska hindras om fordonet är trafikfarligt i något avseende. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar i fråga om detta till bestämmelser i fordonslagen och trafikförordningen om hindrande av fortsatt färd.

Fordonslagen innehåller främst bestämmelser om kontroll av fordon. Kontroller på väg av fordon och deras utrustning utförs framför allt genom s.k. flygande inspektioner. Lagen innehåller dock i sig inte bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Föreskrifter om detta finns företrädesvis i fordonsförordningen (2009:211) och i Transportstyrelsens föreskrifter. Även i vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter finns bestämmelser om vad som krävs för att ett fordon ska vara godkänt (jfr de förordningar som räknas upp i 1 § fordonslagen). I likhet med i dag bör förbud mot fortsatt färd även fortsättningsvis kunna beslutas om fordonet eller dess utrustning inte uppfyller de krav som följer av föreskrifter i dessa avseenden.

Fordonslagen innehåller också bestämmelser om vägkontroller av färdskrivare i fordon som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustade med färdskrivare. Kontroll av färdskrivare sker för att kontrollera att de är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav bl.a. i fråga om montering och funktion. Sådana krav finns i direkt tillämplig EU-rätt, bl.a. i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter. Enligt fordonslagen får den fortsatta färden hindras om den skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får omhändertagande eller klampning endast ske om fordonets skick eller beskaffenhet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Färdskrivare används för att kontrollera att reglerna om kör- och vilotider följs. Sådana regler har stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Eventuella brister i utrustningen måste dock inte med nödvändighet innebära att den fortsatta färden omedelbart skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Färdskrivare fyller ändå en viktig funktion för att öka trafiksäkerheten. Om det finns brister i färdskrivaren kan detta vidare dölja missförhållanden i fråga om förarens arbetsförhållanden och överträdelser som riskerar att underminera en sund konkurrens på transportmarknaden. Regeringen instämmer i promemorians bedömning att det är rimligt att åtgärder ska få vidtas för att förhindra fortsatt färd om brister i fråga om sådan utrustning upptäcks vid en vägkontroll, även när bristerna inte omedelbart äventyrar trafiksäkerheten. Reglerna i den nya klampningslagen om när förbud som ska kunna leda till klampning ska få beslutas bör därför gälla även vid brister i sådan utrustning. Minsta fel i färdskrivaren bör dock inte kunna leda till förbud och åtgärder enligt lagen. För att sådana beslut ska få fattas bör bristerna innebära att den fortsatta färden skulle utgöra en väsentlig olägenhet. Att fortsatt färd skulle utgöra en väsentlig olägenhet kan t.ex. avse sådana driftsstopp eller funktionsfel som innebär att tillförlitligheten i färdskrivardata kan ifrågasättas i sådan utsträckning att syftet med kontrollen inte kan uppnås.

För att fortsatt färd vid de nu beskrivna bristerna ska få förbjudas enligt det som föreskrivs i klampningslagen krävs att det införs en bestämmelse om det i fordonslagen. I promemorian föreslås att det av fordonslagen ska

framgå att fortsatt färd får hindras om sådana brister upptäcks vid en vägkontroll av fordons beskaffenhet och utrustning, inklusive färdskrivare. Till skillnad från Transportstyrelsen anser regeringen inte, med hänsyn till det som i övrigt föreslås i promemorian, att den föreslagna utformningen av fordonslagen innebär en dubbelreglering i fråga om hindrande av fortsatt färd vid brister i färdskrivaren. Någon ändring av promemorians förslag i detta avseende görs därför inte.

Trafikförordningen innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng, bl.a. bestämmelser om fordons mått och vikt, fordons last och om vinterdäck. Bestämmelser om lastsäkring finns även i föreskrifter som är meddelade med stöd av förordningen. Reglerna är av vikt för trafiksäkerheten men också för att bl.a. värna vägarnas bestånd och framkomligheten på vägarna. Enligt trafikförordningen ska färd som sker i strid med förordningen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den hindras om den fortsatta färden medför en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet. Regeringen instämmer i promemorians bedömning att förbud som kan leda till klampning bör kunna beslutas i sådana situationer. Den aktuella bestämmelsen i klampningslagen bör därför utformas så att dessa situationer omfattas. Som föreslås i promemorian bör bestämmelsen därför innebära att ett förbud ska kunna beslutas om fordonet eller dess utrustning inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg. Därutöver bör det krävas att bristen medför att den fortsatta färden skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller innebära någon annan väsentlig olägenhet. Med annan väsentlig olägenhet kan t.ex. avses situationer där avvikelserna kan innebära risker för vägens bestånd. Mot bakgrund av att blockeringar i vägnätet kan riskera att få allvariga följder kan det också handla om situationer där det kan befaras att framkomligheten äventyras på grund av att fordonet eller utrustningen inte uppfyller föreskrivna egenskaper. Det är naturligtvis viktigt att ett förbud i sig inte medverkar till att försämra framkomligheten. Som föreslås i avsnitt 5.6 finns dock möjlighet att föra fordonet till en lämplig plats. För att färd som sker i strid med förordningen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den ska få förbjudas enligt bestämmelserna i klampningslagen krävs att regeringen meddelar föreskrifter om detta. I promemorian föreslås att regeringen ska få meddela sådana föreskrifter.

Trafikövervakningen ingår i Polismyndighetens uppdrag. Polismän bör i likhet med i dag förbjuda fortsatt färd enligt de nu aktuella reglerna. I avsnitt 5.10 föreslås att även bilinspektörer ska få sådan befogenhet.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

I dag finns vidare regler om att ett fordons fortsatta färd får hindras om fordonet framförs i strid med yrkestrafikregleringen. Regeringen delar promemorians bedömning att förbud som ytterst kan leda till klampning fortsatt ska kunna beslutas i sådana situationer.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar till bestämmelser om att hindra fortsatt färd i yrkestrafiklagen (2012:210) och i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Dessa författningar kompletterar bl.a. direkt tillämpliga EU-rättsakter och innehåller bestämmelser om den

yrkesmässiga trafiken, dvs. för godstransporter för annans räkning och för persontransporter med buss. Reglerna gäller för såväl nationella som internationella transporter och för både svenska och utländska tillståndshavare. Det finns även regler för den delen av en kombinerad transport som utförs på väg. Att ett fordon framförs i strid med de aktuella regelverken kan t.ex. handla om att den som utför transporten inte innehar eller inte kan visa upp nödvändiga tillstånd, att en transport utförs i strid med de villkor som gäller för den eller att fordonet inte är anmält att användas i yrkesmässig trafik. I yrkestrafiklagen finns också särskilda bestämmelser om krav på förarbehörighet i vissa fall. Möjligheten att förbjuda färd som sker i strid med dessa bestämmelser bör behållas. En möjlighet att förbjuda färd om fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik bör därför föras in i klampningslagen.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar även till taxitrafiklagen (2012:211). Enligt den lagen får färdens hindras om ett fordon framförs i strid mot den lagen eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen. Även denna bestämmelse omfattar alltså situationer där taxitrafik bedrivs utan tillstånd eller när fordon används i sådan trafik utan att ha anmälts för detta. Enligt taxitrafiklagen får ett taxitrafiktillstånd i vissa fall förenas med villkor. I taxitrafikregelverket finns även bestämmelser om att ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med godkänd och fungerande taxameter eller sådan särskild utrustning för taxifordon som annars ska användas. De befintliga reglerna om hindrande och åtgärder kan alltså även tillämpas om dessa förutsättningar brister. Även i fråga om färd som sker i strid med dessa bestämmelser bör ett förbud enligt klampningslagen kunna beslutas.

Med anledning av *Svenska Taxiförbundets* synpunkter kan det framhållas att det inte krävs någon fällande dom för att ett fordons fortsatta färd ska få hindras. Det räcker med att det vid en vägkontroll med ett visst mått av säkerhet kan konstateras att fordonet har framförts i strid med reglerna. Förbud och eventuella beslut om åtgärder utgör alltså inte en påföljd för begångna brott utan är avsedda att förhindra fortsatta överträdelser av de aktuella regelverken. Sådana beslut kan fattas oaktat förekomsten av eventuella passagerare i fordonet. En beslutsfattare kan dock – i likhet med det som gäller i övriga situationer – behöva avstå från en åtgärd som i och för sig är tillåten om åtgärden i det enskilda fallet, med hänsyn till samtliga omständigheter, inte kan anses proportionerlig. Eftersom förbud i nu aktuella fall varken beslutas för att säkra verkställighet av sanktionsavgift eller av trafiksäkerhetsskäl bör det, i likhet med det som gäller i dag, heller inte vara ett krav på kontrolltjänstemannen att besluta ett förbud när färdens sker i strid med yrkestrafikregleringen.

Det är i första hand Polismyndigheten som utför kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken. Även Tullverket kan utföra vissa kontroller, främst i fråga om internationella transporter. I likhet med det som gäller i dag bör polismän och tulltjänstemän få besluta om förbud i nu aktuella fall. I avsnitt 5.10 föreslås att även bilinspektörer ges sådan befogenhet.

I likhet med det som gäller enligt nuvarande regler bör alltså ett fordon som framförs i strid med yrkestrafikregleringen kunna hindras, ytterst genom klampning. I promemorian föreslås därför att bestämmelser som gör klampningslagen tillämplig införs i de aktuella regelverken. I 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen anges i dag att fortsatt färd får hindras om fordonet

framförs i strid med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik, yrkestrafiklagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av den lagen. Som konstateras i promemorian reglerar förordning (EG) nr 1071/2009 de krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik och därmed få tillstånd för att bedriva sådan trafik. Att yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har tillstånd framgår dock av yrkestrafiklagen. Tillsyn över att den som har fått tillstånd förlöpande uppfyller kraven är en uppgift för Transportstyrelsen. Något behov av att vid en vägkontroll förbjuda ett fordon fortsatta färd om tillståndshavaren brister i något avseende som regleras i förordning (EG) nr 1071/2009 finns inte. Hänvisningen till den förordningen kan därför utgå. När det gäller taxitrafiklagen finns inget motsvarande behov av att ändra tillämpningsområdet för när hindrande ska kunna ske.

Bestämmelser som gör klampningslagen tillämplig föreslås alltså i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Detta medför behov av en följdändring i 5 kap. 8 § andra stycket i taxitrafiklagen. I promemorian föreslås att regeringen även ska meddela föreskrifter om att fordon som framförs i strid med direkt tillämpliga EU-rättsakter eller andra bestämmelser om internationella vägtransporter ska kunna förbjudas.

Förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift

Överträdelse av vägtransportlagstiftningen medför i vissa fall att en sanktionsavgift ska påföras. Om överträdelsen upptäcks vid en vägkontroll och den som ska påföras sanktionsavgift inte har sin hemvist i Sverige, finns bestämmelser om att ett förskott för avgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonet inte får fortsätta färden om förskottet inte betalas omedelbart. Bestämmelser om detta finns i dagsläget i lagen om överlastavgift, förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., yrkestrafikförordningen (2012:237) och förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn. Enligt de nu aktuella författningarna ska en polisman, en bilinspektör och i vissa fall en tulltjänsteman förbjuda ett fordon eller ett fordonstågs fortsatta färd om ett förskott för sanktionsavgift inte betalas omedelbart vid vägkontrollen. Så bör fortsatt ske och av klampningslagen bör det därför framgå att förbud ska beslutas i sådana fall. Som Transportstyrelsen påpekar bör det även förtydligas att med sanktionsavgift avses i dessa fall även överlastavgift. Eftersom syftet med ett förbud i nu aktuella fall är att framtinga en betalning, bör ett sådant förbud även framöver gälla för hela fordonståget om ekipaget består av flera fordon. I likhet med det som gäller i dag, bör det även fortsättningsvis finnas en möjlighet för kontrolltjänstemannen att avstå från ett förbud, om det finns synnerliga skäl (jfr nuvarande 8 b § lagen om överlastavgift och prop. 2003/04:160 s. 172 f.).

I de flesta fall är det ett transportföretag som ska påföras en sanktionsavgift. I vissa fall är det dock föraren som åläggs avgiften. EU-domstolen har i mål C-501/14 uttalat att en nationell lagstiftning enligt vilken det som

en säkerhetsåtgärd är tillåtet att hindra fortsatt färd med ett fordon som tillhör ett transportföretag i en situation där företagets förare begått en överträdelse och där den behöriga nationella myndigheten inte hållit transportföretaget ansvarigt för överträdelsen inte uppfyller de krav som följer av proportionalitetsprincipen. I de fall en sanktionsavgift enbart riktar sig mot föraren finns därför i nuvarande reglering bestämmelser om att förbudet mot fordonets färd ska upphävas om färden återupptas av en annan förare än den som förskottet riktar sig mot (se t.ex. 10 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Denna begränsning gäller under förutsättning att syftet med det aktuella förbudet uteslutande är att säkerställa verkställigheten av avgiften. Det har inte framkommit att begränsningen har medfört några praktiska problem och principen om hur länge ett förbud ska bestå i dessa fall bör med beaktande av EU-domstolens uttalande behållas.

För att förbudsbestämmelserna i klampningslagen ska bli tillämpliga krävs det enligt det som anges i avsnitt 5.3 att detta framgår av andra regelverk. I denna lagrådsremiss föreslås en bestämmelse om detta i lagen om överlastavgift. I promemorian föreslås att regeringen ska få meddela sådana föreskrifter i fler fall.

Om ett förbud beslutas för att säkra verkställighet av en sanktionsavgift, bör beslutet om förskott underställas Transportstyrelsen

I de fall ett förbud mot fortsatt färd har beslutats när ett förskott för sanktionsavgift inte betalas omedelbart, är besluten i dagsläget föremål för ett underställningsförfarande vid Transportstyrelsen. Förfarandet infördes för att polismannens beslut av rättssäkerhetsskäl skulle kunna bli överprövat i någon form, eftersom förbudet mot fortsatt färd inte bedömdes behöva kunna överklagas (se prop. 2003/04:160 s. 130 f.). I avsnitt 5.8 föreslås att förbud mot fortsatt färd framöver ska kunna bli föremål för omprövning hos Polismyndigheten och att myndighetens beslut ska kunna överklagas till domstol. Mot den bakgrunden är inte behovet av ett underställningsförfarande lika starkt. Det är inte heller lämpligt att förbudet mot fortsatt färd först är föremål för Transportstyrelsens prövning för att därefter även prövas av Polismyndigheten. Det kan vidare konstateras att enligt dagens regler är inte en polismans eller tulltjänstemans hindrande av fortsatt färd enligt andra regelverk föremål för något underställningsförfarande. Ett sådant förbud mot fortsatt färd som beslutas när ett förskott inte betalas omedelbart bör därför inte längre underställas Transportstyrelsens prövning. Rättssäkerhetskravet tillgodoses i stället genom förslagen om omprövning och överklagande.

När det gäller beslutet om förskott för sanktionsavgift, kan det dock finnas skäl att behålla underställningsförfarandet. Eftersom Transportstyrelsen handlägger ärenden om sanktionsavgift har myndigheten mycket god kännedom om på vilka grunder en avgift ska beslutas och hur den ska beräknas. För att i möjligaste mån säkerställa att förutsättningarna för att påföra avgift är uppfyllda, bör förskottsbeslutet fortsatt underställas Transportstyrelsen. Det är dock inte ovanligt att betalning sker i anslutning till att förskottet har beslutats, varpå färden direkt kan återupptas. Något behov av att föreskriva att förskottsbeslutet ska underställas Transportstyrelsens prövning finns då inte. För att ett underställningsförfarande av

förskottsbeslutet ska ha någon reell betydelse, bör det äga rum innan betalning sker. Ett krav på att förskottsbeslutet ska underställas Transportstyrelsens prövning riskerar då att onödigt fördröja den fortsatta färden i fall där betalning sker frivilligt. Vid den handläggning av ärendet om sanktionsavgift som senare följer, får Transportstyrelsen under alla förhållanden helt eller delvis sätta ned ett förskott som har beslutats för avgiften. Det belopp som har betalats i förskott ska i sådana fall helt eller delvis återbetalas. Förskottsbeslutet bör därför endast underställas Transportstyrelsen i de fall betalning inte sker i omedelbar anslutning till beslutet. Bestämmelserna om underställning av beslut i lagen om överlastavgift bör därför ändras i enlighet med det som nu föreslås. Någon möjlighet att överklaga förskottsbeslutet bör fortsatt inte finnas. I stället är det Transportstyrelsens slutliga beslut i ärendet om sanktionsavgift som är överklagbart. De nu föreslagna ändringarna föranleder dock att regleringen av överklaganden i lagen om överlastavgift behöver justeras.

Enligt dagens regler ska underställning ske skyndsamt. Ett underställningsförfarande bör äga rum innan en eventuell omprövning av ett förbud eller en åtgärd sker. Enligt det som anfördes när regleringen först infördes innebär skyndsamhetskravet att polisen som regel samma dag som kontrollen av fordonet eller fordonståget sker ska underställa besluten för Transportstyrelsens prövning (se prop. 2003/04:160 s. 132). Med anledning av det som Transportstyrelsen anför om sin prövning bör det även i fortsättningen gälla att prövningen ska ske omedelbart. Med det får förstås att prövningen ska ske i direkt anslutning till det att kontrolltjänstemannens beslut underställs Transportstyrelsen. Någon ändring i detta avseende föreslås alltså inte. Med utgångspunkt i de uppgifter som efter kontrollen redovisas till Transportstyrelsen påbörjas sedan handläggningen av ärendet om själva sanktionsavgiften. Om ett förbud mot fortsatt färd gäller, ska ärendet enligt dagens regler handläggas utan dröjsmål. Vid införandet av den bestämmelsen i lagen om överlastavgift angavs att saken skulle behandlas skyndsamt och att detta i lagtexten borde uttryckas som att ärendet om överlastavgift skulle handläggas utan dröjsmål. I avsnitt 5.8 föreslås att ärenden om omprövning och överklaganden enligt klampningslagen ska ske skyndsamt. Samma uttryck bör användas för den handläggning som sker hos Transportstyrelsen i nu aktuella fall. Någon ändring i sak är inte avsedd. I enlighet med vad som angavs när bestämmelsen infördes bör kravet innebära att ärendet får förturskaraktär och att eventuella onödiga tidsutdräkter i handläggningen kan väntas bortfalla (se prop. 2003/04:160 s. 134). För att tydligare återspegla vad som gäller i fråga om när beslutet om förskott ska underställas Transportstyrelsen bör det inledningsvis i bestämmelsen anges att detta ska äga rum samma dag som kontrollen eller, om det inte är möjligt, så snart som möjligt därefter.

5.5 Verkställighetsåtgärder

<p>Regeringens förslag: Om ett förbud mot fortsatt färd har beslutats enligt klampningslagen och det kan antas att förbudet inte kommer att följas, får fordonsnycklar och andra föremål som behövs för att starta</p>

eller framföra fordonet eller fordonståget, frakthandlingar och registrerings skyltar omhändertas.

För att söka efter egendom för omhändertagande får fordonets förare kroppsvisiteras och fordonet eller fordonståget genomsökas, om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Om det finns synnerliga skäl, får även fordonets passagerare kroppsvisiteras.

Om det finns särskilda skäl att anta att ett omhändertagande inte är tillräckligt får klampning beslutas. Klampning får också beslutas om det är lämpligare än ett omhändertagande.

Verkställighetsåtgärder får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Om tvång behöver användas, ska det ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att uppnå det avsedda resultatet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten* och *Transportstyrelsen* påpekar att frakthandlingar kan förekomma i elektronisk form och föreslår att bestämmelsen utformas så att även andra handlingar som behövs för att utföra en transport kan omhändertas. *Sveriges Åkeriföretag* anser att det saknas skäl för att klampning ska beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket och menar att sådana beslut bör fattas av polisman eller tulltjänsteman.

Skälen för regeringens förslag: Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd innehåller bestämmelser om att omhändertagande av egendom och klampning av fordon får beslutas för att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Vidare finns bestämmelser om möjligheten till kroppsvisitering och genomsökning av fordonet för att eftersöka egendom för omhändertagande. Regeringen redogjorde i förarbetena till den lagen för de bedömningar som ligger till grund för bestämmelserna (se prop. 2013/14:256 s. 20–30). Någon annan bedömning i fråga om tillåtligheten och proportionaliteten gällande möjligheterna att genomföra kroppsvisitation och genomsökning görs inte nu.

I promemorian föreslås att dagens regler om de åtgärder som får beslutas och förutsättningarna för sådana beslut behålls. Ingen remissinstans har haft invändningar mot detta. *Polismyndigheten* och *Transportstyrelsen* anser dock att även andra handlingar bör kunna omhändertas eftersom frakthandlingar i vissa fall saknas eller endast finns i elektronisk form. Regeringen konstaterar att i författningskommentaren till dagens bestämmelse anges att med frakthandlingar avses alla handlingar som rör godset, t.ex. fraktsedlar och tullhandlingar (prop. 2013/14:256 s. 66). Det saknas tillräckligt beredningsunderlag för att nu föreskriva om att även andra handlingar ska kunna omhändertas. I likhet med i dag bör en polisman eller en tulltjänsteman få besluta om omhändertagande. Enligt det som föreslås i avsnitt 5.10 bör även en bilinspektör kunna fatta ett sådant beslut. Ett beslut om omhändertagande bör även fortsättningsvis vara föremål för en förmansprövning.

När det gäller beslut om att klampa fordon anser *Sveriges Åkeriföretag* att sådana bör kunna fattas av en polisman eller en tulltjänsteman. I promemorian föreslås ingen ändring i dagens regler om att klampning beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Frågan om vem som ska besluta om klampning behandlades också i samband med att tidsgränsen för åtgärder

utökades till 36 timmar. Det konstaterades då att Polismyndigheten och Tullverket har löst frågan om beslutsnivå vid klampning genom intern delegering och att några svårigheter kopplade till ordningen att sådana beslut ska fattas på myndighetsnivå inte framkommit. Regeringen ansåg därför att det saknades skäl att ändra reglerna (prop. 2017/18:198 s. 19). Regeringen gör ingen annan bedömning nu. Ordet klampning är i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd förklarat i den bestämmelse som reglerar när klampning får beslutas. Vad som avses med klampning bör lämpligtvis förklaras inledningsvis i den nya lagen.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd innehåller också en påminnelse om att behovs- och proportionalitetsprinciperna ska tillämpas. Även denna bestämmelse bör föras över till den nya lagen. Det innebär bl.a. att det måste avgöras från fall till fall om det är lämpligt att vidta en åtgärd och i så fall vilken eller vilka av de olika åtgärder som är tillräddliga i den specifika situationen. Frågan om huruvida en åtgärd ska vidtas ska avgöras utifrån en avvägning mellan samtliga relevanta omständigheter i det enskilda fallet. Om det finns en möjlighet att välja mellan flera verk samma åtgärder för att uppnå ett syfte, ska den åtgärd som är minst ingripande användas. Klampning får normalt anses vara en mer ingripande åtgärd än omhändertagande. Som påpekas i förarbetena till den nuvarande lagen kan det dock inte uteslutas att det kan förekomma situationer där det kan vara lämpligare att klampa fordonet än att omhändertaga egendom, t.ex. om det skulle vara mindre ingripande för den enskilde. Så kan särskilt vara fallet om egendomen inte överlämnas frivilligt och det står klart att klampning skulle te sig mindre ingripande än att en kroppsvisitation eller en genomsökning av fordonet genomförs. Det kan också finnas situationer där föraren kan behöva ha tillgång till förarhytten för att ta sin vila eller där ett omhändertagande av frakthandlingarna skulle få oskäligt negativa konsekvenser för t.ex. tredje part (se prop. 2013/14:256 s. 24 och 35 f.). Även i sådana fall där ett omhändertagande i och för sig kan anses vara tillräckligt för att säkerställa att förbudsbeslutet följs ska klampning därför kunna beslutas om det är lämpligare med klampning än omhändertagande.

5.6 Flytt till lämplig plats

Regeringens förslag: Trots ett förbud eller ett beslut om åtgärd får fordonet eller fordonståget enligt tjänstemannens anvisningar föras till en lämplig plats. I fråga om förbud som beslutats för att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen får tjänstemannen medge att ett fordon som är registrerat i utlandet omedelbart förs ut ur landet.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian fanns dock inte någon bestämmelse om att anvisningar får lämnas för den färd som sker i samband med en flytt.

Remissinstanserna: *Svea hovrätt* anmärker att möjligheten att föreskriva villkor som ska gälla när ett fordon flyttas bör framgå av lagtexten.

Skälen för regeringens förslag: I dagens bestämmelser om hindrande av fortsatt färd på yrkestrafikområdet anges att en polisman eller tulltjänsteman får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad eller – om fordonet är registrerat

i utlandet – att det omedelbart förs ut ur landet. Motsvarande bestämmelser saknas enligt de andra författningar som reglerar hindrande av eller förbud mot fortsatt färd. Enligt 5 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får en polisman eller tulltjänsteman dock medge att ett fordon förs till närmaste lämpliga plats innan en åtgärd enligt den lagen verkställs. Denna regel är mer allmänt hållen och omfattar sådan uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad som fordonet får föras till enligt de ovan nämnda bestämmelserna. Det är rimligt att ett fordon som behöver åtgärdas eller stå stilla under en tid ska kunna föras till en annan plats än den där kontrollen utförs, om en sådan plats är mer lämplig. Detta bör gälla i samtliga fall av förbud mot fortsatt färd, dvs. oavsett vilken överträdelse som har föranlett förbudet. Även när ett förbud beslutas på grund av att ett fordon är trafikfarligt kan det ju finnas skäl att föra fordonet till en verkstad eller till en plats där avlastning kan ske. Bestämmelsen i klampningslagen bör därför ange att fordonet, trots ett förbud, bör kunna flyttas till en annan lämplig plats. Som framgår av promemorian kan det i många fall då finnas skäl att eskortera fordonet till den aktuella platsen eller att medge att fordonet förs dit på vissa villkor. *Svea hovrätt* menar att möjligheten att besluta sådana villkor bör framgå av lagtexten. Regeringen instämmer i synpunkten och anser att det blir tydligare om möjligheterna för kontrolltjänstemännen, dvs. såväl polismän och bilinspektörer som tulltjänstemän, att ge anvisningar för färden i de nu aktuella situationerna framgår direkt av klampningslagen. Anvisningarna kan t.ex. gälla att färd ska ske med reducerad hastighet eller att viss färdväg ska användas.

Mot bakgrund av att det vid överträdelser av yrkestrafikregleringen endast föreskrivs en möjlighet, inte en skyldighet, att besluta förbud kan det ifrågasättas om det finns något behov av att behålla möjligheten att medge att ett utlandsregistrerat fordon förs ut ur landet. Om det t.ex. vid en gränspassage upptäcks att nödvändiga tillstånd saknas, skulle det kunna räcka med att en kontrolltjänsteman påtalar bristen och säkerställer att fordonet lämnar landet. Det kan dock inte uteslutas att det kan finnas situationer där ett förbud har beslutats, men där kontrolltjänstemannen senare gör bedömningen att fordonet kan lämna landet trots att bristen inte har åtgärdats. En möjlighet för kontrolltjänstemannen att trots ett förbud medge att fordonet omedelbart förs ut ur landet bör därmed fortsatt finnas.

5.7 Hur länge ska förbud, omhändertagande och klampning bestå?

Regeringens förslag: Ett förbud mot fortsatt färd ska upphävas när betalning av ett förskott för sanktionsavgift eller överlastavgift har skett eller när det annars inte längre finns skäl för förbudet.

Polismyndigheten eller Tullverket får upphäva ett förbud mot fortsatt färd om det finns synnerliga skäl.

Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna kommenterar inte förslagen särskilt.

Skälen för regeringens förslag

Ett förbud ska upphävas när orsaken till förbudet har åtgärdats

I fråga om förbudens varaktighet finns det i dag bestämmelser i de författningar enligt vilka ett förskott för en sanktionsavgift ska beslutas vid vägkontrollen. Eftersom syftet i dessa fall är att säkra verkställighet av avgiften gäller ett sådant förbud till dess att förskottet betalats eller, om en avgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats.

När det gäller övriga förbud anges det i kör- och vilotidsregelverken att fortsatt färd ska hindras till dess att orsaken till överträdelsen har åtgärdats. Detta kan i praktiken t.ex. innebära att föraren ska ta föreskriven vila innan färden får fortsätta. I andra bestämmelser om hindrande av fortsatt färd saknas i dag en uttrycklig reglering i fråga om hur länge ett sådant beslut gäller. När det gäller beslut som meddelas av trafiksäkerhetsskäl får det dock anses vara underförstått att detta ska bestå till dess att det inte längre finns någon fara för trafiksäkerheten. Även när en förare är trafikfarlig av andra orsaker än att kör- och vilotidsregelverket överträtts bör ett förbud som utgångspunkt gälla till dess att det trafikfarliga tillståndet inte längre föreligger. I normalfallet innebär detta att ett förbud som beslutats på grund av förarens trafikfarliga tillstånd inte kommer att bestå under alltför lång tid. Ett förbud kan också gälla till dess att en annan förare, som är i stånd att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt, infinner sig och tar över fordonet. I fråga om bristfälliga fordon tillämpas reglerna i praktiken så att färden förbjuds till dess att fordonet har lagats eller på annat sätt åtgärdats. Ett förbud kan också bestå till dess att däck som inte uppfyller kraven har bytts ut eller att vinterdäck monterats. Vid överträdelser av reglerna om fordons vikt och last kan reglerna tillämpas så att hindrandet består till dess att lasten stuvats om eller omlastats till ett annat fordon eller att lasten säkrats på ett sätt som uppfyller kraven. När det gäller förbud som beslutas på grund av att ett fordon framförs i strid med yrkestrafiklagstiftningen tillämpas dessa exempelvis så att om trafik bedrivs utan nödvändiga tillstånd förbjuds färden till dess att lasten flyttats över till ett annat fordon, som används med stöd av nödvändiga tillstånd. I yrkestrafikregelverket finns vidare särskilda krav på förarbehörighet i vissa fall. Om färden har förbjudits på grund av avsaknad av sådan behörighet, ska beslutet upphävas om en förare med de handlingar som krävs tar över fordonet.

Dagens tillämpning av hur länge ett förbud ska bestå bör gälla även framöver. Ett formellt beslut om att upphäva förbudet bör dock fattas. I enlighet med promemorians förslag bör det därmed i lagen anges att ett förbud ska upphävas när betalning av ett förskott eller en avgift har skett eller när det annars inte längre finns skäl för förbudet. I de allra flesta fall krävs det att någon form av åtgärd vidtas för att skäl för ett förbud inte längre ska finnas. I vissa fall kan dock t.ex. ett fordons bristfälligheter i förening med det väglag eller den väderlek som råder motivera ett förbud. I sådana fall ska förbudet upphävas om dessa förhållanden inte längre medför att den fortsatta färden utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebär en väsentlig olägenhet. För att fortsatt färd ska tillåtas ska samtliga grunder för förbud mot fortsatt färd vara undanröjda.

I avsnitt 5.4 föreslås att ett beslut om förskott ska underställas Transportstyrelsen, om ett förbud har beslutats. Även om Transportstyrelsen enligt förslaget inte längre ska pröva förbudet mot fortsatt färd, kan styrelsens

beslut i förskottsfrågan ändå påverka frågan om huruvida förbudet ska bestå. Vid sin prövning kan Transportstyrelsen sätta ned förskottet, helt eller delvis. Om Transportstyrelsen beslutar att helt sätta ned förskottet, finns inget som ska betalas vid vägkontrollen och förutsättningar att låta förbudet mot fortsatt färd bestå saknas då (jfr prop. 2003/04:160 s. 132).

Ett förbud får upphävas även i andra fall, om det finns synnerliga skäl

Enligt de författningar där förbud ska beslutas för att säkerställa verkställighet av sanktionsavgift får Transportstyrelsen vid sin handläggning av ärendet om sanktionsavgift upphäva förbudet, om det finns synnerliga skäl. Vid införandet av verkställighetsreglerna i lagen om överlastavgift tillkom bestämmelsen efter uttalanden från Lagrådet om att ett förbud mot fortsatt färd kan komma att bestå under lång tid och att de krav som följer av proportionalitetsprincipen talade för att beslutet borde kunna upphävas, trots att en överlastavgift inte blivit slutgiltigt fastställd. Regeringen, som delade Lagrådets uppfattning, angav i propositionen att synnerliga skäl borde förstås på samma sätt som vid möjligheten för polismannen att avstå från att besluta ett förbud, men att sådana skäl också skulle kunna vara att den tid som förbudet gällt framstår som oproportionerlig i förhållande till storleken av den överlastavgift som beslutet avser att framtvunga (se prop. 2003/04:160 s. 134). Bestämmelser om att Transportstyrelsen, under tiden ärenden om sanktionsavgift handläggs, får upphäva ett förbud mot fortsatt färd om det finns synnerliga skäl har därefter införts i samtliga författningar som reglerar förbud i syfte att framtvunga förskottsbetalningar. Denna möjlighet har dock såvitt känt aldrig tillämpats. Transportstyrelsen har nämligen sällan kännedom om hur länge ett förbud består. I samband med att ett förbud beslutas vid en vägkontroll, underställs förbudet enligt dagens regler visserligen Transportstyrelsens prövning. Ett förbud upphör dock att gälla när förskottet betalas. Förskottsbetalning sker till Polismyndigheten eller, i förekommande fall, till Tullverket. Någon underrättelse till Transportstyrelsen om huruvida ett förbud fortfarande gäller eller om det har upphört lämnas inte. Därutöver kan det anmärkas att ett omhändertagande eller en klampning som vidtas för att säkerställa ett förbud i aktuella fall i dagsläget får bestå under högst 36 timmar. Om en åtgärd därefter har upphört är det sannolikt att färden, trots förbudet, ofta återupptas.

Det är rimligt att möjligheten bör finnas kvar att upphäva ett förbud som beslutats när ett förskott inte betalas omedelbart. Så bör kunna ske om det finns synnerliga skäl att upphäva förbudet. Eftersom ett sådant förbud syftar till att framtvunga betalning måste huvudregeln dock vara att betalning också ska ske. Varken den sanktion som har bestämts för en överträdelse eller de åtgärder som vidtas för att säkerställa att sanktionen får avsedd effekt får dock gå utöver vad som är ändamålsenligt och nödvändigt för att uppnå de mål som eftersträvas. Storleken på sanktionsavgiften, vars verkställighet i förekommande fall ska säkerställas vid en vägkontroll, får anses återspegla allvarlighetsgraden i den överträdelse som har begåtts. Undantagsvis skulle det kunna finnas skäl att upphäva ett beslut, trots att betalning inte har skett. Så skulle t.ex. kunna vara fallet om den tid under vilken förbudet har bestått är så lång i förhållande till det belopp som ska betalas att det inte framstår som troligt att betalning kommer att ske och

att den inskränkning i nyttjanderätten som ett fortsatt förbud då innebär inte står i proportion till målet att säkra verkställigheten av sanktionen. I sammanhanget kan noteras att lagstiftaren gjort bedömningen att en åtgärd som består under 36 timmar är förenlig med proportionalitetsprincipen oaktat storleken på den sanktionsavgift som ska verkställas, dvs. även i fråga om mindre allvarliga överträdelse.

I dagsläget finns möjligheten att upphäva ett förbud enbart i de fall förbudet har beslutats på grund av utebliven förskottsbetalning. Även i andra fall av förbud mot fortsatt färd bör dock en sådan möjlighet finnas. Ett förbud syftar i dessa fall inte till att verkställa en sanktion som ska betalas för överträdelsen, utan för att säkerställa att den fortsatta färden inte sker i strid med vissa regler, utgör en trafikfara eller annars innebär en väsentlig olägenhet. Utgångspunkten är att det som har föranlett förbudet ska åtgärdas innan förbudet hävs. Proportionalitetsprincipen kan dock göra sig gällande även här. En avvägning måste alltså göras så att fördelarna i fråga om att uppnå syftet med förbudet inte står i missförhållande till motstående intressen även när förbudet har bestått under viss tid.

Det är i dag Transportstyrelsen som enligt vissa författningar har möjlighet att upphäva ett förbud mot fortsatt färd. Det är dock Polismyndigheten, och i vissa fall Tullverket, som har i uppdrag att utföra kontroller på väg och som får anses ha bäst kännedom om de omständigheter som föranlett ett förbud och de förhållanden som t.ex. råder på platsen. Den som förbudet riktar sig mot kan också i första hand förväntas vända sig till dessa myndigheter i frågor som rör förbudet. Det är därför dessa myndigheter som i första hand är bäst lämpade att bedöma huruvida det finns synnerliga skäl att upphäva ett förbud.

I avsnitt 5.8 föreslås också att ett förbud ska kunna bli föremål för omprövning och överklagande. Under den tid som frågan handläggs av domstol, kan ett förbud upphävas på grund av att betalning har skett eller att det annars saknas skäl att upprätthålla förbudet, t.ex. på grund av att orsaken till förbudet har åtgärdats. Om det finns synnerliga skäl får Polismyndigheten och Tullverket upphäva förbudet även i andra fall. Om förbudet upphävs under tiden som frågan handläggs av domstol, är det lämpligt att myndigheten utan dröjsmål underrättar domstolen om detta. Detta kan regleras på förordningsnivå.

En åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

Regeringens förslag innebär att den lagstadgade tidsgränsen för hur länge en åtgärd ska få bestå tas bort. En åtgärd som är obegränsad i tid ska enligt dagens regler upphöra så snart det inte längre finns skäl för den. Eftersom ett åtgärdsbeslut är avhängigt att det finns ett gällande förbud mot fortsatt färd, bör det i den nya lagen anges att en åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

5.8 Omprövning och överklagande

Regeringens förslag: Om föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär det, ska ett beslut om förbud mot fortsatt färd, omhändertagande eller klampning omprövas av

1. Polismyndigheten, om beslutet fattats av en polisman, bilinspektör eller Polismyndigheten, eller

2. Tullverket, om beslutet fattats av en tulltjänsteman eller Tullverket.

Ett beslut av Polismyndigheten eller Tullverket som innebär att förbudet eller åtgärden ska bestå får, utan begränsning till viss tid, överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Vid domstolens handläggning ska lagen om domstolsärenden tillämpas.

Andra beslut enligt lagen får inte överklagas.

Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas skyndsamt.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens men promemorian innehåller även en bestämmelse om vad domstolens prövning och utmynna i. I promemorian föreslås att ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas utan dröjsmål.

Remissinstanserna: *Sveriges advokatsamfund* menar att åtgärderna i många avseenden är att likställa med straffprocessuella tvångsåtgärder mot enskilda och att åtgärderna därför bör omprövas av myndigheterna med viss fastställd periodicitet och efter viss tid hänskjutas till domstol. Samfundet har även synpunkter på avsaknaden av möjligheter att begära rättslig prövning av beslut om kroppsvisitation. *Svea hovrätt* konstaterar att borttagandet av tidsgränsen innebär att åtgärder kan komma att bestå under mycket lång tid och att det behöver klargöras om det är möjligt att, efter att en domstol prövat ett överklagande, på nytt begära omprövning av beslutet. Hovrätten anser vidare att ställningstagandet om att prövning inte ska ske av förbud eller åtgärder som har upphört bör analyseras närmare med hänsyn till avgöranden från Högsta domstolen om deserta beslut. *Jönköpings tingsrätt*, som tillstyrker förslagen, önskar ett förtydligande om vad som avses med skyndsamt handläggning vid domstolarna. Även *Hässelholms tingsrätt* tillstyrker förslaget men menar att det finns skäl att närmare undersöka om ett myndighetsbeslut att ett förbud eller en åtgärd ska bestå ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol, som har kunskap och erfarenhet av att pröva de frågor som ligger till grund för t.ex. ett förbud. Tingsrätten anmärker också att om ett förskottsbeslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol kan det förekomma parallella rättegångar utan att respektive domstol känner till det. *Tullverket* har inget att invända mot förslaget att myndigheten får ansvar för att i vissa fall ompröva egna beslut och föra statens talan i domstol.

Skälen för regeringens förslag

Dagens regler om omprövning och överklagande

Enligt artikel 6.1 i Europakonventionen ska var och en vid prövningen av hans eller hennes civila rättigheter eller skyldigheter vara berättigad till en rättvis och offentlig förhandling inom skälig tid, inför en oavhängig och

opartisk domstol som har upprättats enligt lag. Rätten till domstolsprövning kan även ha betydelse vid bedömningen av om ett beslut bör vara överklagbart. Vad som avses med begreppet civila rättigheter och skyldigheter har utvecklats genom praxis från Europadomstolen. Artikel 6.1 har därvid bl.a. ansetts tillämplig även på vissa frågor av offentligrättsligt slag.

En åtgärd som består i omhändertagande av fordonsnycklar eller annan egendom beslutas enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd av en polisman eller tulltjänsteman. Klampning beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Någon möjlighet att direkt överklaga dessa beslut finns inte. I lagen finns dock bestämmelser om att föraren eller fordonets registrerade ägare kan begära att Polismyndigheten ska ompröva ett sådant åtgärdsbeslut. Om Polismyndigheten finner att åtgärden ska bestå får det beslutet överklagas till tingsrätten. Rätten till omprövning och överklagande gäller dock enbart när en åtgärd har vidtagits på grund av att fordonet är trafikfarligt, dvs. när det inte finns någon lagstadgad tidsgräns för hur länge åtgärden får bestå. I de fall en åtgärd får bestå under högst 36 timmar saknas möjligheter att få beslutet prövat. Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd anförde regeringen att ett åtgärdsbeslut 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. Mot bakgrund av att en domstolsprövning i praktiken inte kunde komma till stånd inom den tid under vilken en tidsbegränsad åtgärd får bestå gjordes bedömningen att en sådan prövning kunde undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt Europakonventionen kränks. Någon rätt till domstolsprövning av de tidsbegränsade åtgärdsbesluten infördes därför inte (se prop. 2013/14:256 s. 60 f. och prop. 2017/18:198 s. 18).

Såväl förbud mot fortsatt färd som omhändertagande och klampning bör kunna bli föremål för domstolsprövning

Tidsgränsen för hur länge ett omhändertagande eller en klampning ska få bestå föreslås nu tas bort i samtliga fall. I likhet med det som i dag gäller för sådana beslut som vidtas när ett fordon är trafikfarligt, bör besluten framöver kunna bli föremål för prövning i samtliga fall. De nuvarande bestämmelserna om omprövning och överklagande är dock begränsade till att avse en prövning av ett beslut om omhändertagande eller klampning. En grundläggande förutsättning för att åtgärder enligt lagen ska få vidtas är dock att fordonets fortsatta färd har förbjudits. I vissa av de författningar som reglerar detta saknas överklagandehänvisningar medan det i andra finns uttryckliga överklagandeförbud. Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd påpekade vissa remissinstanser att det är förbudet mot fortsatt färd som inskränker den enskildes rätt att använda sin egendom och att det i ljuset av artikel 6 i Europakonventionen kunde finnas anledning att se över regelverket i detta avseende. Även Lagrådet menade att skillnaderna mellan de underliggande författningarna och den föreslagna lagen när det gällde rätten att överklaga reste krav på en översyn och samordning av reglerna om överklagande. Något beredningsunderlag för att inom ramen för det lagstiftningsärendet göra en sådan översyn fanns dock inte (se prop. 2013/14:256 s. 59). Även det underliggande förbudsbeslutet bör dock framöver kunna bli föremål för prövning.

Ett förbud mot fortsatt färd och ett beslut om omhändertagande eller klampning fattas inte med nödvändighet samtidigt och av samma person. Besluten äger dock rum vid ett och samma kontrolltillfälle och syftar till att säkerställa att det aktuella fordonet inte kör vidare. Besluten har därmed ett mycket nära samband. En ordning där besluten överklagas separat framstår inte som lämplig, eftersom det då finns stor risk för parallella processer och att prövningarna kan utmynna i motstridiga domslut. Ett beslut om omhändertagande eller klampning och det förbud som ligger till grund för en sådan åtgärd bör därför prövas i ett sammanhang.

Andra beslut enligt lagen bör dock inte kunna överklagas, t.ex. polis- eller tulltjänstemans beslut om kroppsvisitation eller genomsökning av fordonet. Liknande befogenheter för dessa tjänstemän finns även i annan lagstiftning. Bestämmelser som ger rätt att överklaga polismäns eller tulltjänstemäns beslut att använda sådana befogenheter saknas. Någon möjlighet att överklaga beslut om t.ex. kroppsvisitation finns inte heller enligt de befintliga reglerna i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Polismyndigheten eller Tullverket ska först pröva om förbud och åtgärder ska bestå

Det framstår inte som lämpligt att beslut som meddelats vid vägkanten ska vara direkt överklagbara. En mer ändamålsenlig ordning kan därför vara att låta det beslutet först vara föremål för ett omprövningsförfarande. En sådan ordning gäller redan i dag enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd för åtgärder som inte är tidsbegränsade. Polismyndigheten ska då, på begäran av föraren eller fordonets registrerade ägare, skyndsamt ompröva ett beslut om omhändertagande eller klampning. Det beslutet ska vara skriftligt och, om myndigheten finner att åtgärden ska bestå, innehålla de skäl som beslutet grundas på. Det är rimligt att, enligt det som föreslås i promemorian, framöver applicera samma omprövningsförfarande även på förbudsbesluten. Även förbud och åtgärder som har beslutats av en tulltjänsteman bör kunna bli föremål för omprövning. I dessa fall bör det vara Tullverket som ansvarar för fortsatt hantering av besluten och som alltså på begäran ska ompröva ett förbuds- eller åtgärdsbeslut. Liksom enligt dagens regler bör ett beslut från myndigheten i överprövningsfrågan vara skriftligt. Detta bör framgå av den nya lagen. I övrigt gäller bestämmelserna i förvaltningslagen (2017:900) om t.ex. motivering av beslut och om underrättelse om innehållet i beslut och hur ett överklagande går till (se vidare rubriken Förhållandet till förvaltningslagen i avsnitt 5.9 nedan). Till skillnad från *Sveriges advokatsamfund* anser regeringen inte att det bör införas någon skyldighet för myndigheten att inom viss tid överlämna sitt beslut till domstol för prövning av om det ska bestå. Det bör i stället vara tillräckligt att den enskilde kan överklaga myndighetens omprövningsbeslut.

Myndighetens omprövningsbeslut ska kunna överklagas till allmän domstol

Förvaltningsbeslut överklagas vanligtvis till en allmän förvaltningsdomstol. Under vissa förhållanden kan det dock finnas skäl att föreskriva en annan ordning. De beslut som nu är i fråga, dvs. förbud mot fortsatt färd

och beslut att viss egendom ska omhändertas eller att fordon ska låsas fast, inskränker den enskildes rådighet över sin egendom och har vissa likheter med s.k. reella tvångsmedel. Besluten har ursprungligen fattats ute på fältet, dvs. vid en vägkontroll. Regeringen bedömer i likhet med promemorian att allmän domstol har erfarenhet av att pröva ingripanden av det slag som nu är i fråga. Det kan också konstateras att enligt de befintliga bestämmelserna i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd överklagas Polismyndighetens beslut till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Prövningen ska visserligen numera också omfatta förbudet mot fortsatt färd. Förbud får under vissa förutsättningar beslutas vid olika typer av regelöverträdelser. Det kan t.ex. avse överträdelser av vissa bestämmelser i trafikförordningen, av regler på yrkestrafikområdet och av regler om fordons skick och beskaffenhet. Med anledning av synpunkten från *Hässleholms tingsrätt* anser regeringen inte att en allmän förvaltningsdomstol har mer kunskap och erfarenhet än en allmän domstol i fråga om de aktuella regelverken. När det gäller tingsrättens synpunkt om förskottsbeslut kan det konstateras att det beslutet ska underställas Transportstyrelsen (avsnitt 5.4). Någon möjlighet att överklaga förskottsbeslutet finns dock inte. Med utgångspunkt i de uppgifter som Polismyndigheten eller Tullverket efter kontrollen redovisar till Transportstyrelsen påbörjar myndigheten sin handläggning av ärendet om själva sanktionsavgiften. Om ett förbud mot fortsatt färd gäller, ska ärendet visserligen handläggas skyndsamt. Ärendet hos Transportstyrelsen initieras dock genom rapporteringen av förskottsbeslutet. Innan styrelsen beslutar i ärendet om sanktionsavgift krävs att den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig. En viss tid kommer därmed att förflyta innan Transportstyrelsen har fattat beslut i ärendet. Det är detta beslut som kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol, som då prövar huruvida det finns förutsättningar att påföra sanktionsavgift med det belopp som styrelsen har bestämt. Regeringen gör bedömningen att det inte borde finnas någon större risk för parallella processer. I likhet med promemorian anser regeringen därför att överklaganden av Polismyndighetens och Tullverkets beslut om förbud och åtgärder ska handläggas av allmän domstol. Den befintliga överklagandeordningen i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska därmed framöver gälla för bägge besluten.

Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas skyndsamt

Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd gjordes bedömningen att förfarandet vid ett överklagande av åtgärder bör vara enkelt. Det föreslogs därför att lagen (1996:242) om domstolsärenden (ärendelagen) ska tillämpas vid domstolens handläggning av överklagandet. Det framhölls då att ärendelagen ger utrymme för ett mindre formbundet förfarande och att den generellt också ger ett snabbare förfarande än vad som är fallet vid en handläggning enligt rättegångsbalken (prop. 2013/14:256 s. 59 f.). Även de underliggande förbuden mot fortsatt färd föreslås omfattas av den domstolsprövning som kan ske av en åtgärd som ska säkerställa att förbudet följs. Något behov av att ändra förfarandet vid domstolen med anledning av detta finns dock inte. I likhet med det som i dag gäller för Polismyndigheten kommer Tullverket att vid överklaganden

av Tullverkets omprövningsbeslut föra det allmännas talan i domstolen (se 11 § ärendelagen).

Mot bakgrund av att de aktuella förbuden och åtgärderna är ingripande för den enskilde bör det dock införas ett krav på skyndsamt handläggning. Detta gäller redan i dag när Polismyndigheten ska ompröva ett åtgärdsbeslut. Ett sådant krav bör även gälla vid domstolens handläggning. De aktuella ärendena kommer vanligen att vara av förhållandevis enkel beskaffenhet. Några särskilda tidsfrister för när ett ärende senast ska vara avgjort bör dock inte införas. Regleringen bör ge utrymme för viss flexibilitet. I promemorian föreslås att det i lagen bör anges att ärenden om omprövning och överklaganden av förbud och åtgärder ska handläggas utan dröjsmål. *Svea hovrätt* anmärker att uttrycket ”utan dröjsmål” i rättegångsbalken används för åtgärder som måste vidtas omgående, t.ex. skyldigheten att hålla häktningsförhandling efter att en framställan om detta gjorts, och menar att detta är ett större skyndsamhetskrav än vad promemorian synes avse. Hovrätten anser därför att det vore lämpligare att ange att de aktuella ärendena ska handläggas skyndsamt. Regeringen delar hovrättens synpunkt att uttrycket ”utan dröjsmål” i processrättsliga sammanhang bör förbehållas sådana situationer där domstolen behöver hantera frågan omedelbart, vanligtvis inom en fastställd tidsfrist. Som nämns ovan används uttrycket ”skyndsamt” i den befintliga regleringen. Detta uttryck bör därför användas även i den nya lagen. *Jönköpings tingsrätt* efterfrågar ett förtydligande om vad som avses med skyndsamt handläggning. Regeringen konstaterar att skyndsamhetskravet ska gälla såväl i omprövningsärendet hos Polismyndigheten eller Tullverket som hos domstol. Det får anses innebära ett krav på snabb handläggning utan att detta innefattar ett krav på särskild beredskap. Hos förvaltningsmyndigheterna initieras omprövningsärendet genom att den enskilde begär omprövning av ett beslut som fattats inom respektive myndighets verksamhet. Ett sådant beslut bör vanligtvis kunna omprövas av myndigheten inom några dagar från det att en begäran inkom. Vid ett överklagande till domstol föreslås att ärendelagen ska tillämpas. Till skillnad från det som i vissa fall gäller enligt rättegångsbalken ställs inga krav på att myndigheterna eller domstolen inom en viss tidsfrist ska vidta åtgärder. Att ärendet ska handläggas skyndsamt bör här förstås så att det finns krav på att det ska handläggas snabbare än sedvanligt. Ärendet bör alltså ha förturskaraktär, även om några särskilda tidsfrister inte ska tillämpas.

Som *Svea hovrätt* påpekar finns krav på skriftväxling. Den tid inom vilken motparten ska ges tillfälle att svara bör dock sättas med hänsyn till skyndsamhetskravet. Med anledning av hovrättens påpekande om att domstolsärenden som huvudregel inte bör avgöras innan överklagandetiden gått ut kan det anmärkas att överklagande av Polismyndighetens eller Tullverkets beslut föreslås få ske utan begränsning till viss tid. Ett ärende bör därmed i tingsrätten kunna avgöras så snart vardera parten har slutfört sin talan. Av rättspraxis framgår vidare att ett mål kan avgöras innan överklagandetiden har gått ut om det klart framgår att klaganden har slutfört sin talan (se t.ex. NJA 2022 s. 504). Samma princip bör kunna tillämpas vid handläggningen av överklaganden i nu aktuella ärenden i hovrätten.

Något om domstolens prövning

Vid ett överklagande av ett beslut från Polismyndigheten eller Tullverket om att ett förbud eller en åtgärd ska bestå har domstolen att pröva om det finns förutsättningar för förbudet eller åtgärden. Förbud kan beslutas bl.a. om färden sker i strid med det som gäller för trafiken i fråga eller om regler på annat sätt överträds. Vissa överträdelser kan medföra ett straffrättsligt ansvar, t.ex. om yrkestrafik bedrivs utan tillstånd. Domstolen ska dock inte pröva ansvarsfrågan utan ska enbart kontrollera om en överträdelse objektivt sett kan konstateras och om förutsättningar i övrigt finns för förbudet. När det gäller förbud som har beslutats på grund av att ett förskott för en sanktionsavgift inte har betalats vid vägkontrollen ska domstolen inte heller pröva själva förskottsbeslutet. Vid prövningen av ett förbud eller en åtgärd kan dock hänsyn behöva tas även till omständigheter som ägt rum efter beslutet. Även den tid under vilken ett förbud eller en åtgärd gällt kan t.ex. behöva vägas in. Domstolen kan alltså vid sin prövning ta hänsyn till huruvida kravet på proportionalitet är uppfyllt och, om så inte skulle vara fallet, upphäva besluten. Svea hovrätt konstaterar att åtgärder som inledningsvis bedömts vara proportionerliga kan bli oproportionerliga efter en tid och efterfrågar klargörande av om det är möjligt att, efter att domstolen prövat ett överklagande av ett beslut, på nytt begära omprövning av beslutet. Enligt regeringens mening kan beslut i de nu aktuella ärendena inte anses vara orubbliga och något hinder mot förnyad prövning bör därför inte finnas. Även om en domstol beslutat att ett förbud och en åtgärd ska bestå, hindrar detta alltså inte att föraren eller fordonsägaren därefter på nytt begär omprövning av åtgärden hos Polismyndigheten eller Tullverket. Ett nytt beslut från myndigheten i frågan kan sedan i sin tur överklagas till domstol.

En utgångspunkt är vanligtvis att ärenden som blivit överspelade inte ska prövas. Normalt sett innebär detta att en förutsättning för att domstolen ska pröva ett beslut enligt lagen är att det fortfarande gäller. Som Svea hovrätt påpekar finns dock viss praxis om att en åtgärd som redan har upphört ändå ska bli föremål för rättslig prövning under vissa omständigheter, se t.ex. NJA 2020 s. 1061 och NJA 2023 s. 143. I övrigt får det anses tillräckligt att en prövning av eventuella fel eller försummelser t.ex. kan komma till stånd inom ramen för en talan enligt skadeståndslagen (1972:207). Något behov av att föreskriva vad domstolens prövning ska utmynna i finns inte.

5.9 Vissa övriga förfarandefrågor

Regeringens förslag: Föraren, någon annan som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare ska snarast delges ett beslut om förbud mot fortsatt färd, om omhändertagande och om klampning och underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras och om möjligheten att begära omprövning.

Protokoll ska föras över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning.

När ett förbud, ett omhändertagande eller en klampning upphör, ska föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets

registrerade ägare underrättas om upphörandet och om hur egendomen eller fordonet kan komma att hanteras.

När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna egendomen till någon annan. Om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Hässleholms tingsrätt* föreslår att det i protokollet ska antecknas vem som delgetts beslutet då detta skulle underlätta hanteringen av överklaganden av beslut.

Skälen för regeringens förslag

Övriga bestämmelser i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd förs över till den nya lagen i huvudsak oförändrade

I lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns bestämmelser om delgivning, underrättelser och protokollföring samt förfarandet när en åtgärd upphör. Föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare ska enligt nuvarande regler delges ett beslut om omhändertagande och klampning och underrättas om när beslutet upphör. Eftersom lagen nu föreslås innehålla bestämmelser även om förbud mot fortsatt färd ska delgivning och underrättelse framöver avse även dessa beslut.

I promemorian föreslås att det av protokollet över omhändertagande, klampning eller genomsökning ska framgå vilket fordon åtgärden rör och vilken egendom som har omhändertagits, vem som har fattat beslut om åtgärden, grunden för beslutet och tidpunkten när det har fattats, vem eller vilka som har deltagit vid åtgärden, vem eller vilka som åtgärden har riktat sig mot, tiden för beslut om åtgärd och vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet. Regeringen ser, till skillnad från *Hässleholms tingsrätt*, inte att det därutöver finns något behov av att i protokollet ange vem som har delgetts ett beslut. Polismyndigheten eller Tullverket ska på begäran av föraren eller fordonets registrerade ägare ompröva ett förbud eller en åtgärd. Om myndigheten beslutar att förbudet eller åtgärden ska bestå, är det den enskilde som kan överklaga beslutet. Beslutsmyndigheten ska överlämna överklagandet och övriga handlingar i ärendet till tingsrätten (jfr 46 § förvaltningslagen). I 5 § ärendelagen finns vidare bestämmelser om vad en enskild parts första skrivelse till tingsrätten ska innehålla, bl.a. i fråga om kontaktuppgifter. Någon ytterligare reglering bör därmed inte vara nödvändig. Något skäl att ändra de nu aktuella reglerna, utöver de justeringar som föreslås i promemorian, när de förs över till den nya lagen finns därför inte.

Lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. är tillämplig på egendom som har omhändertagits med stöd av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd men som inte har hämtats ut när omhändertagandet har upphört. Med anledning av att en ny klampningslag införs bör hänvisningarna i lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. justeras. I samband därmed bör även vissa redaktionella ändringar göras i den lagen.

Förhållandet till förvaltningslagen

I förvaltningslagen finns bestämmelser som gäller för handläggning av ärenden hos förvaltningsmyndigheter. Bestämmelserna i den lagen är som utgångspunkt tillämpliga på Polismyndighetens och Tullverkets verksamhet enligt klampningslagen. I 4 § förvaltningslagen anges att om det i lag eller förordning finns någon bestämmelse som avviker från den lagen, tillämpas den bestämmelsen. I förvaltningslagen anges bl.a. när en myndighet får eller ska ändra ett beslut. I avsnitt 5.7 föreslås bestämmelser om att förbud mot fortsatt färd ska upphävas i vissa fall, varvid ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra. Ett förbud kan upphävas även om det har överklagats till domstol. Bestämmelserna i klampningslagen innebär att ett förbud kan upphävas även om det har överklagats till domstol. Så kan alltså ske även när förutsättningarna i 39 § förvaltningslagen om när en myndighet får ändra ett beslut som har överklagats inte är uppfyllda. Klampningslagen innehåller vidare, i likhet med lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, särskilda bestämmelser om överklagande. I 18 § klampningslagen anges vilka beslut enligt lagen som får överklagas och till vilken domstol. Ett överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Inte heller förvaltningslagens bestämmelser om vilka beslut som får överklagas, till vilken myndighet som beslut överklagas och om överklagandetid (40, 41 och 44 §§) ska därför tillämpas.

5.10 Ökade befogenheter för bilinspektörer

Regeringens förslag: Bilinspektörer får befogenhet att förbjuda fortsatt färd

- för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafikregleringen, och
- när det skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet på grund av fordonets beskaffenhet.

För att verkställa ett förbud mot fortsatt färd får bilinspektörer även befogenhet att omhänderta fordonsnycklar eller andra föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar.

Bilinspektörer får befogenhet enligt taxitrafiklagen att omhänderta en särskild registreringsskylt för taxifordon.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportföretagen* tillstyrker förslaget och påpekar att organisationen tidigare har efterfrågat utökade befogenheter för bilinspektörer. Enligt *Svea hovrätt* framstår resonemanget om att en bilinspektör bör avstå från att fatta ett beslut som kräver våldsanvändning inte som genomtänkt och att det torde ligga närmare tillhands att i sådana situationer begära biträde av polis.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt om bilinspektörer och vägkontroller

Inom polisens trafikövervakning är två personalkategorier verksamma: polismän och bilinspektörer. En bilinspektör är en civil tjänsteman med

anställning hos Polismyndigheten. Bilinspektörer har i regel tidigare arbetat som besiktningstekniker och genomgår viss vidareutbildning vid anställning hos Polismyndigheten. Arbetsuppgifterna består bl.a. av tekniska kontroller på väg av fordon och deras utrustning men också av vägkontroller av kör- och vilotider, den yrkesmässiga trafiken och taxitrafiken. Vid nu nämnda kontroller arbetar vanligtvis polismän och bilinspektörer tillsammans i en grupp. Dessa personalkategorier har olika befogenheter som dock ibland kan sammanfalla. Bestämmelser om vilka befogenheter bilinspektörer har finns i ett antal författningar på vägtrafikområdet.

Enligt fordonslagen avses med bilinspektör den som har anställning som bilinspektör hos Polismyndigheten. Bilinspektör utgör dock inte längre en anställningsform inom Polismyndigheten. I stället anställs bilinspektörer inom Polismyndigheten numera som handläggare med funktionen bilinspektör. Definitionen i fordonslagen bör därmed justeras. Bilinspektörer föreslås nedan få befogenheter även enligt klampningslagen. Även där och i annan lagstiftning där bilinspektörer har befogenhet att ingripa i olika avseenden bör det därför förklaras vad som avses med en bilinspektör.

Bilinspektörer bör få förbjuda fortsatt färd i fler fall

En bilinspektör har i dag befogenhet att förbjuda ett fordon fortsatt färd i vissa fall. Om en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av vägtrafikreglerna, har bilinspektörer samma befogenheter som en polisman att vid en vägkontroll besluta om förskott för avgiften och att ett fordon inte får fortsätta färden om förskottet inte betalas omedelbart. Så är bl.a. fallet när ett transportföretag utför godstransporter i strid med reglerna om cabotagetransporter eller när ett företag inte kan visa upp tillstånd och andra handlingar som ska medföras i fordonet vid olika typer av transporter, se t.ex. förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). I dag är det dock enbart en polisman eller tulltjänsteman som kan hindra fortsatt färd vid andra överträdelser av yrkestrafikregleringen, trots att sådana överträdelser många gånger är snarlika dem där bilinspektörer redan har befogenhet att förbjuda färden. Bilinspektörer bedöms ha goda kunskaper om vilka regler som gäller för den yrkesmässiga trafiken och taxitrafiken. Från effektivitetssynpunkt finns det fördelar med att möjliggöra för bilinspektörer att vid en vägkontroll kunna fatta fler beslut avseende den yrkesmässiga trafiken. Det finns därför skäl som talar för att bilinspektörer bör ges befogenhet att förbjuda ett fordon fortsatt färd i syfte att hindra fortsatt överträdelser av yrkestrafikregleringen. Ett sådant förbud kan aktualiseras vid överträdelser av bestämmelserna i yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen, yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen samt vid överträdelser av bestämmelser i de EU-regelverk om internationella vägtransporter som förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) hänvisar till.

Som nämnts utför bilinspektörer flygande inspektioner och får även kontrollera fordons last samt deras färdskrivare eller taxameter och får för dessa ändamål stoppa fordon. En bilinspektör får vidare bl.a. besluta förelägganden och körförbud som behövs med hänsyn till fordons säkerhet eller lämplighet i trafik i vissa fall. Enligt fordonslagen är det dock bara polismän som får hindra fortsatt färd. Även här bedöms bilinspektörer ha

tillräcklig kunskap för att bedöma huruvida fordonet eller dess utrustning uppfyller föreskrivna krav eller om fordonet är lastat på föreskrivet sätt och om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Detsamma gäller när bestämmelser om fordons mått och vikt eller krav på fordons last och däck i trafikförordningen eller föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen överträds. Att ge bilinspektörer utökade befogenheter att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller där färden annars utgör en väsentlig olägenhet ligger i linje med de arbetsuppgifter som bilinspektörer har redan i dag. Även i dessa fall finns det alltså skäl som talar för att ge bilinspektörer befogenhet att förbjuda ett fordons fortsatta färd.

I 6 § lagen om överlastavgift anges att om polisman påträffat fordon som framföres med avgiftspliktig överlast och färden med fordonet fortsätter utan rättelse, utgår överlastavgift särskilt för den fortsatta färden, om polismannen förbjudit denna. Med det förbud som omnämns i paragrafen avses sådant som är beslutat med stöd av trafikförordningen, vid överskridande av viktbestämmelserna där (se prop. 2003/04:160 s. 172 och prop. 1972:81 s. 73). Även en bilinspektör föreslås nu kunna besluta om sådana förbud. Den aktuella bestämmelsen i lagen om överlastavgift synes ha tillkommit för att klargöra att en ny överlastavgift kan påföras för färd som fortsätter trots ett förbud, även om en ny färd inte skulle anses äga rum (se prop. 1972:81 s. 73). Något behov av att i paragrafen ange vem som förbjudit färden finns dock inte. Vem som har befogenhet att kontrollera överlast, förbjuda fortsatt färd respektive att besluta om sanktionsavgift och eventuellt förskott framgår på annat håll.

En polisman har rätt att under vissa förutsättningar använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, se 10 § polislagen (1984:387). En bilinspektör saknar motsvarande befogenheter. Vid nu aktuella förbud är det fråga om att meddela ett förvaltningsbeslut som i normalfallet inte bör aktualisera våldsanvändning. All form av myndighetsutövning, särskilt i form av betungande beslut, mot en enskild kan dock innebära vissa risker för den tjänsteman som fattar beslutet. Befogenheten att besluta förbud i de nu aktuella fallen skiljer sig, när det gäller behovet av våldsanvändning, emellertid inte från de fall där en bilinspektör i dag kan besluta förbud. I samband med att bilinspektörer under 2015 gavs ytterligare befogenheter vid trafikövervakning uttalade regeringen att om en bilinspektör gör bedömningen att en åtgärd kan komma att kräva användning av våld för att kunna genomföras ska han eller hon avstå från att genomföra den (prop. 2013/14:232, Utökade befogenheter för civilanställda inom Polismyndigheten och Ekobrottsmyndigheten, s. 21). Det saknas skäl att i detta lagstiftningsärende göra en annan bedömning. Med anledning av synpunkten från *Svea hovrätt* kan det anmärkas att bilinspektörer och polismän i regel arbetar tillsammans vid en vägkontroll och därför vid behov har möjlighet att bistå varandra. Skulle behov av polismans befogenheter uppstå i andra fall kan någon formell begäran om biträde knappast behövas eftersom tjänstemännen arbetar inom samma myndighet. Bilinspektörer bör sammanfattningsvis ges befogenhet att förbjuda fortsatt färd för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafikregleringen och för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Bilinspektörer bör få verkställa förbud mot fortsatt färd genom att omhänderta egendom

För att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs, får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller andra föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd har inte bilinspektörer någon sådan befogenhet. Vissa andra regelverk tillerkänner dock bilinspektörer rätten att omhänderta egendom. Om vissa skatter och avgifter med anknytning till ett fordon inte betalas i tid, finns bestämmelser om att fordonet inte får användas. Om fordonet ändå används, ska en polisman eller bilinspektör omhänderta fordonets registreringsskyltar, se t.ex. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, vägtrafikskattelagen (2006:227) och lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Att omhänderta viss egendom med anknytning till fordonet eller till transporten för att verkställa ett förbud mot fortsatt färd skiljer sig inte väsentligen från ett omhändertagande av registreringsskyltar för att säkerställa att ett användningsförbud följs. Bilinspektörer bör därför ges befogenhet att omhänderta egendom för att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs.

Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får en polisman eller tulltjänsteman även kroppsvisitera fordonets förare och genomsöka fordonståget om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Någon sådan rätt bör dock inte tillerkännas en bilinspektör, eftersom detta bedöms kräva polisens kompetens. En bilinspektör kan därför enbart omhänderta t.ex. fordonsnycklar och frakthandlingar om de överlämnas frivilligt. I annat fall måste bilinspektören begära bistånd från en polisman.

Bilinspektörer bör få omhänderta en särskild registreringsskylt för taxifordon

Enligt taxitrafiklagen får en polisman under vissa förutsättningar omhänderta en särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik. Så kan t.ex. ske om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik, om fordonet är belagt med körförbud eller om det finns ett användningsförbud för fordonet. Även här finns det likheter med bilinspektörers befogenheter att enligt andra regelverk omhänderta registreringsskyltar vid användningsförbud. Bilinspektörer bedöms också i fråga om de situationer som avses i bestämmelsen i taxitrafiklagen om omhändertagande av skylt ha goda kunskaper om de aktuella reglerna. Det finns därför förutsättningar att även i detta fall ge bilinspektör möjlighet att omhänderta en registreringsskylt. Bilinspektörer bör därmed ges en sådan befogenhet i fråga om en särskild registreringsskylt för taxifordon.

6 Bemyndiganden om att meddela föreskrifter om sanktionsavgift

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid användning av fordon i yrkesmässig trafik i strid med villkoren för sådan användning.

Regeringens bedömning: Genom de befintliga bemyndigandena att meddela sanktionsavgifter vid överträdelse av anmälningskrav som finns i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen bör regeringen kunna meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av bl.a. krav på att anmäla fordon och antalet anställda. De befintliga bemyndigandena bör framöver kunna utnyttjas enligt sin ordalydelse.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* tillstyrker den föreslagna sanktionsväxlingen och anser att den bör effektivisera sanktionssystemet vid överträdelse av yrkestrafik- och taxitrafikreglerna. *Sveriges Åkeriföretag* avstyrker förslagen och framhåller vikten av att rätt person träffas av sanktionen och att beloppen är proportionerliga. *Sveriges Åkeriföretag* föreslår också att en tillståndshavare först ska få en varning innan någon avgift påförs.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Tidigare förslag och nyligen genomförda sanktionsväxlingar

Vissa överträdelse på yrkestrafikområdet är straffbelagda, medan andra medför att en sanktionsavgift ska påföras. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om påförande av sanktionsavgifter på området. I betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31) föreslogs att fler typer av överträdelse skulle sanktionsväxlas, dvs. att en sanktionsavgift ska påföras i stället för att ett straff utdöms. Enligt utredningen kan en sanktionsväxling vara lämplig om det kan medföra positiva effekter på regelefterlevnaden. Så kan t.ex. vara fallet om systemet bygger på strikt ansvar i stället för uppsåt eller oaktsamhet. För att detta ska vara förenligt med rättssäkerheten bör det handla om situationer där överträdelse är enkla att konstatera och den bakomliggande handlingsregeln är klar och tydlig. Sanktionen ska även träffa den aktör som har skyldighet att följa handlingsregeln eller annars utövar kontroll över den aktuella verksamheten. Enligt utredningens bedömning bör en sanktionsväxling på yrkestrafikområdet i första hand omfatta näringsidkare, eftersom bristen på effektiva sanktioner framför allt handlar om överträdelse inom näringsverksamhet där det inte påförs tillräckligt kännbara sanktioner. För att en sanktionsväxling ska vara effektiv måste därutöver den myndighet som ska påföra sanktionsavgiften ha tillräckliga utredningsmöjligheter enligt tillsynslagstiftningen.

I betänkandet föreslogs att underlåtenhet att anmäla trafikansvariga och andra personer som ska prövas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller taxitrafik skulle sanktionsväxlas. Även underlåtenhet att vid utförandet av internationella transporter medföra och uppvisa sådana dokument som behövs för transporten borde enligt utredningen leda till en sanktionsavgift. Sanktionsväxlingar har därefter beslutats i enlighet med förslagen i betänkandet. I samband med remitteringen av betänkandet påpekade vissa remissinstanser dock att ytterligare överträdelse på området borde kunna medföra att sanktionsavgift påförs.

I promemorian föreslås att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av vissa bestämmelser i yrkestrafik- och taxitrafikförordningen

I yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen finns bestämmelser av betydelse för kontrollen av yrkesmässig trafik och taxitrafik, bl.a. krav på tillståndshavaren att anmäla vissa förhållanden om verksamheten och regler om under vilka villkor som fordon får användas. En tillståndshavare är skyldig att skriftligen göra en anmälan till Transportstyrelsen om de fordon som ska användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik. Om ett anmält fordon ändras så att det inte uppfyller tillämpliga krav om registrering och beskaffenhet eller om det inte längre ska användas enligt tillståndet, ska detta också anmälas. Sedan den 21 februari 2022 finns även krav på att den som har ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik varje år ska anmäla hur många anställda som finns i företaget och hur många av dessa som är förare som normalt är stationerade i Sverige. Den som inte följer de ovan nämnda bestämmelserna ska enligt dagens regler dömas till penningböter.

I promemorian föreslås att överträdelserna avkriminaliseras och att den tillståndshavare som inte följer kraven ska påföras en sanktionsavgift. Kravet på tillståndshavaren att till Transportstyrelsen anmäla antal anställda är snarlikt kravet att anmäla de personer som ingår i den s.k. prövningkretsen. Uppgifter om antalet anställda och förare är viktig för att säkerställa att tillståndshavaren faktiskt och fast är etablerad i Sverige genom att ha förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i Sverige i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym. Det åligger tillståndshavaren att säkerställa att uppgifterna tillställs Transportstyrelsen. Regeringen delar promemorians bedömning att en lämplig reaktion på en sådan överträdelse kan vara att påföra tillståndshavaren en sanktionsavgift. När det gäller skyldigheten att anmäla de fordon som ska användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik angavs det i betänkandet Kontroller på väg att det är vid en vägkontroll som bristande anmälan upptäcks och att en polisman då direkt kan påföra en ordningsbot, varför en sanktionsväxling inte uppfattades som effektivt (SOU 2021:31 s. 228). Det förekommer dock att andra överträdelser som upptäcks vid vägkontroller medför att en sanktionsavgift ska påföras, även när detta inte förleder till ett förskott för avgiften ska beslutas vid kontrollen. Skyldigheten att anmäla fordonet ligger dessutom, i likhet med de andra anmälningskraven, på tillståndshavaren. Att växla sanktion för överträdelsen från penningböter till sanktionsavgift skulle därför säkerställa att sanktionen alltid träffar den som har skyldigheten att göra anmälan. Någon osäkerhet huruvida en överträdelse har begåtts eller inte bedöms inte heller uppstå. Regeringen instämmer därför i promemorians bedömning att en sanktionsavgift vid underlåtenhet att göra en anmälan av de fordon som ska användas i verksamheten därmed kan vara en lämplig åtgärd för att säkerställa att regelverket följs. Samma bedömning görs i fråga om underlåtenhet att följa kraven om att anmäla ändringar av fordonet eller dess användning.

I likhet med promemorian anser regeringen att regler om ansvar för överträdelser av de nu aktuella bestämmelserna bör placeras i anslutning till bestämmelserna, dvs. i yrkestrafikförordningen respektive taxitrafikförordningen.

Föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av bl.a. krav på att anmäla fordon och antal anställda bör kunna meddelas med stöd av befintliga bemyndiganden

För att regeringen ska kunna meddela föreskrifter om sanktionsavgifter krävs att det finns bemyndiganden om detta. I 7 kap. 4 § yrkestrafiklagen finns bemyndiganden till regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av yrkestrafiklagen. I 7 kap. 5 § taxitrafiklagen finns ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av föreskrifter om anmälningskrav i fråga om taxitrafiktillstånd som har meddelats med stöd av taxitrafiklagen. Bemyndigandena infördes efter förslag i propositionen Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166). I propositionen angav regeringen att de aktuella bemyndigandena avsåg möjligheten att meddela sanktionsavgifter vid överträdelse av krav på att anmäla trafikansvariga och andra personer som ska prövas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller taxitrafik (s. 32 och 119–120). Riksdagen antog regeringens förslag (bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303).

I promemorian föreslås att sanktionsavgift ska kunna påföras en tillståndshavare vid överträdelse av krav på att anmäla fordon som ska användas i yrkesmässig trafik respektive taxitrafik eller på att anmäla antal anställda. De nämnda bemyndigandena omfattar till sin ordalydelse även föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av sådana anmälningskrav. Mot bakgrund av de uttalanden som gjordes i samband med införandet av bemyndigandena har regeringens mandat att meddela föreskrifter dock begränsats. De befintliga bemyndigandena bör enligt regeringens mening framöver kunna utnyttjas enligt sin ordalydelse, dvs. för att kunna meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av olika typer av anmälningskrav som finns i yrkestrafikregleringen.

Sveriges Åkeriföretag har synpunkter på avgiftens storlek och betonar vikten av att det finns tillräckliga säkerhetsventiler som möjliggör en rättssäker prövning när ett beslut om sanktioner är oskäligt eller betungande. Regeringen kommer att beakta dessa synpunkter i det fortsatta arbetet.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgift vid överträdelse av de villkor som gäller vid användning av hyrda utlandsregistrerade fordon i yrkesmässig trafik

Den som bedriver yrkesmässig trafik kan ibland behöva använda hyrda fordon i verksamheten. Om fordonet är utlandsregistrerat gäller särskilda regler. Ett utlandsregistrerat fordon som innehas med nyttjanderätt får användas bara på vissa villkor. Fordonet får användas endast om det uteslutande står till tillståndshavarens förfogande, det körs av anställda hos tillståndshavaren (eller av tillståndshavaren själv om denne är en fysisk person) och nyttjanderättsavtalet inte är förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal. Villkoren syftar bl.a. till att säkerställa att det är den svenska tillståndshavaren som faktiskt bedriver transportverksamheten. För att möjliggöra kontroll av att

villkoren följs finns även krav på att vissa handlingar ska medföras i fordonet.

I promemorian föreslås att överträdelse av reglerna ska leda till att tillståndshavaren påförs en sanktionsavgift. Det ligger i tillståndshavarens ansvar att se till att olika typer av dokument som kan behövas vid en kontroll medförs i fordonet och att instruera förarna om vad de ska göra. Även om det rent faktiskt är föraren som ska visa upp handlingarna vid en kontroll anser regeringen, till skillnad från Sveriges Åkeriföretag, att tillståndshavaren har rimliga möjligheter att påverka att så sker. En sanktionsväxling ter sig därför lämplig även i detta fall. I likhet med det som gäller vid underlåtenhet att vid en kontroll visa upp exempelvis dokument som behövs vid internationella transporter eller cabotaget transporter, bör därmed sanktionsavgift kunna påföras den tillståndshavare som inte har säkerställt att de handlingar som ska styrka att villkoren för användningen av ett utlandsregistrerat fordon är uppfyllda visas upp.

Något befintligt bemyndigande för regeringen att meddela sanktionsavgifter vid överträdelse av de villkor som gäller vid användning av hyrda utlandsregistrerade fordon i yrkesmässig trafik finns inte. Ett bemyndigande till regeringen att få meddela sådana föreskrifter bör därför införas i yrkestrafiklagen. I samband därmed bör 7 kap. 4 § yrkestrafiklagen justeras redaktionellt.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2025. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska upphävas samma datum.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna kommenterar inte förslagen särskilt.

Skälen för regeringens förslag: Förslaget till ny klampningslag syftar till att förbättra möjligheterna för kontrollerande myndigheter att förhindra överträdelse på vägtransportområdet och på så sätt öka regelefterlevnaden. Förslaget syftar även till att stärka rättssäkerheten för enskilda. Det finns därför fördelar med att kunna tillämpa de nya reglerna så snart som möjligt. Den nya lagen och de därmed sammanhängande lagändringarna bör därför träda i kraft den 1 januari 2025. Även förslaget i yrkestrafiklagen om bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter kan lämpligen träda i kraft den 1 januari 2025.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bör upphävas när den nya klampningslagen träder i kraft, dvs. den 1 januari 2025. Den lagen bör dock fortsatt gälla för åtgärder som har vidtagits före ikraftträdandet. I lagen om överlastavgift finns bestämmelser om beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. För sådana beslut som har meddelats

före den 1 januari 2025 ska äldre föreskrifter gälla. Det innebär att ett beslut som meddelats före det datumet ska underställas Transportstyrelsens prövning, men att beslutet inte kan överklagas. I lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. finns bestämmelser om förfarandet med egendom som har omhändertagits enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Hänvisningarna till den senare lagen i lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. föreslås uppdateras. För egendom som har omhändertagits före den 1 januari 2025 gäller de äldre hänvisningarna. I övriga författningar saknas behov av övergångsbestämmelser.

8 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslagen bedöms leda till stärkt konkurrenskraft för de företag som följer reglerna. Förslaget bedöms även leda till en ökad rättssäkerhet för företag och förare.

Förslaget kan i någon mån innebära ett visst utökat arbete för Polismyndigheten och Tullverket när myndigheterna beslutar om förbud mot fortsatt färd och klampar fordonet eller omhändertar fordonsnycklar, frakthandlingar eller registreringsskyltar och för de allmänna domstolarna att hantera överklaganden. Myndigheterna och Sveriges Domstolar bedöms kunna hantera de tillkommande kostnaderna inom ram.

Lagförslaget om sanktionsväxling innebär att regeringen bemyndigas att besluta om sanktionsavgifter i vissa fall. Lagförslaget i sig leder inte till några konsekvenser för vare sig åkerier, bussföretag, taxiföretag eller berörda myndigheter. Konsekvenserna följer av hur de kommande författningsändringarna som regeringen beslutar om till följd av bemyndigandena utformas.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten* bedömer att borttagandet av tidsgränserna för åtgärder vid hindrande av fortsatt färd innebär ett ökat behov av uppställningsplatser för fordon och att det måste säkerställas att såväl statliga som kommunala väghållare ser till att uppställningsplatser finns i tillräcklig omfattning i hela landet.

Skälen för regeringens bedömning

Viss statistik om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Transportstyrelsen har i en uppföljning av regelverket konstaterat att åtgärder för hindrande av fortsatt färd under 2016 beslutades vid 43 tillfällen. Uppföljningen visade vidare att en åtgärd vidtagits 24 gånger i syfte att verkställa en sanktionsavgift, 16 gånger i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (ej tidsbegränsad), en gång i syfte att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och två gånger i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller taxitrafiklagen.

En genomgång av 113 av protokollen för 2020 visade att fordon klampats vid 72 tillfällen i syfte att verkställa en sanktionsavgift, vid 20 tillfällen i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (ej tidsbegränsad), vid tre tillfällen i syfte att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och vid sju tillfällen i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkes- eller taxi- trafiklagstiftningen. Vid åtta av dessa tillfällen hade både klampning och omhändertagande tillämpats. Vid ytterligare några tillfällen hade enbart åtgärden omhändertagande av fordonsnycklar, frakthandlingar eller registreringsskyltar tillämpats. Vid fem av dessa tillfällen hade ett omhändertagande skett i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (ej tidsbegränsad) och vid ett tillfälle i syfte att hindra fortsatta överträdelser av taxitrafiklagen. Två av protokollen var felaktigt uppförda och två av protokollen var ofullständiga.

Sedan 2016 har antalet klampningar och omhändertaganden ökat. Ökningen har till stor del avsett grunden att säkra verkställighet av sanktionsavgift.

De senaste fem åren har antalet klampningar och omhändertaganden utvecklats enligt följande tabell.

År	Klampning	Klampning och omhändertagande	Omhändertagande
2018	73	18	47
2019	101	25	36
2020	108	16	8
2021	213	24	11
2022	148	25	14

Källa: it-systemet Pär, 2023-05-11.

Konsekvenser av en ny klampningslag

Syftet med förslaget är att förskott för sanktionsavgifter som ska påföras vid överträdelser av olika regler på yrkestrafikområdet ska betalas. Vidare syftar förslaget till att bidra till att såväl transportföretag som förare ska följa reglerna om kör- och vilotider och yrkestrafiklagstiftningen i övrigt.

I fråga om beslut för att säkra verkställighet av sanktionsavgift är det i första hand utländska transportföretag som är berörda. Även svenska transportföretags konkurrensförutsättningar påverkas.

I fråga om beslut vid överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen är det framför allt företag, såväl svenska som utländska, som utför olagliga transporter utan att inneha rätt tillstånd som berörs. Även svenska åkerier, bussföretag och taxiföretag som t.ex. inte följt reglerna om att anmäla ett fordon i yrkesmässig trafik eller taxitrafik berörs, liksom taxiföretag som bryter mot bestämmelser om t.ex. användningen av taxameter.

I fråga om beslut som avser trafikfarliga förare berörs samtliga företag som utför transporter i strid med kör- och vilotidsbestämmelserna eller vars förare framför ett fordon på ett icke betryggande sätt.

I fråga om beslut vid bristfälliga fordon kan alla som använder undermåliga eller överlastade fordon på svenska vägar beröras.

Transportköpare som ingått avtal med ett företag som bryter mot regelverken påverkas, bl.a. genom försenade leveranser. Även buss- och taxi-

passagerare som åker med i en buss eller en taxi vars färd hindras påverkas, eftersom de inte kan åka vidare med bussen eller taxin.

Förarna som kör fordonet påverkas genom att fordonet inte får köras vidare.

Enligt befintliga regler saknar ett beslut om hindrande av fortsatt färd någon begränsning i tiden. Ett ekipage har därför enligt dagens regler lagligen fått köra vidare först när bristen som ledde till hindrandebeslutet har avhjälpts, även om klampen dessförinnan tagits bort eller omhändertagen egendom återlämnats. Eftersom det förekommer att företag inte följer ett förbud kommer förslaget i praktiken dock att leda till stärkt konkurrenskraft för de företag som följer reglerna och som missgynnas av den osunda konkurrensen med fuskande företag.

Förslaget innebär även att rättssäkerheten ökar för den som förbjudits att fortsätta färden eftersom möjligheten att få ett sådant förbud prövat utökas.

Polismyndigheten och Tullverket ska på begäran ompröva ett förbud mot fortsatt färd och föra det allmännas talan i domstol om myndighetens beslut överklagas. Förslaget utgår ifrån den reglering och process som redan gäller när en åtgärd vidtas för att fordonet är trafikfarligt men utökas till att avse både förbud och åtgärder som beslutas i samtliga fall. Förslaget kan i någon mån innebära ett visst utökat arbete för Polismyndigheten när sådana beslut har fattats inom ramen för den myndighetens verksamhet. Tullverket har ännu inte meddelat några beslut enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Jämfört med dagens regelverk kan förslaget innebära ett visst utökat arbete även för Tullverket. Det är svårt att uppskatta i hur många ärenden beslut kommer att bli föremål för omprövning och överklagande. Under 2022 förekom det vid 60 tillfällen att ett förskott inte betalades. Mot bakgrund av de alternativkostnader som är förknippade med ett stillastående och att ärenden om omprövning och överklagande kommer att ta längre tid i anspråk än dagens tidsgräns om 36 timmar bedöms det röra sig om färre än 60 sådana ärenden per år. I de fall där fordonet är lastat är stilleståndskostnaderna höga och incitamenten för företagen att betala förskottet så snabbt som möjligt bör därför vara höga. Även i de fall där fordonet som förbjuds att fortsätta färden inte är lastat med gods kommer processen att ta en viss tid vilket leder till att företaget under denna period inte kommer att kunna använda fordonet och alltså inte kommer att få några intäkter. Om transportföretaget betalar förskottet utan att den fortsatta färden behöver förbjudas kommer detta samtidigt att innebära minskad administration för Polismyndigheten och Tullverket.

Transportstyrelsen ska även fortsättningsvis pröva ett beslut om förskott som meddelas vid en vägkontroll. Eftersom besluten framöver endast ska prövas av myndigheten om ett förbud mot fortsatt färd också meddelas, kommer antalet beslut som underställs Transportstyrelsen att minska.

De allmänna domstolarna kan få hantera ett antal överklaganden. Det bör inte vara fler än ett 60-tal överklaganden per år, och troligen kommer det vara betydligt färre.

Myndigheterna och Sveriges Domstolar bedöms kunna hantera eventuella tillkommande kostnader inom ram.

Regeringen gör bedömningen att förslagen leder till att fler transportföretag än i dag kommer att betala förskottet för sanktionsavgift omedelbart. Till skillnad från *Polismyndigheten* menar regeringen därmed att borttagandet av tidsgränsen på 36 timmar inte torde leda till att fler fordon

förbjuds att fortsätta färden och klampas utan att effekten snarare blir den motsatta. Förslagen i lagrådsremissen föranleder därför inte något behov av åtgärder för att öka antalet uppställningsplatser.

Effekten av att tidsgränsen om 36 timmar tas bort bedöms leda till att verkställigheten av sanktionsavgifter säkerställs i fler fall än i dag. Under 2023 uppgick den genomsnittliga storleken på ett förskott för sanktionsavgift till knappt 34 000 kronor. Om förskott för sanktionsavgift betalas in i ytterligare 60 fall per år, kan det innebära en intäktsökning för staten om cirka 2 000 000 kronor.

Konsekvenser av en sanktionsväxling

Effektiva sanktioner är viktiga för att uppnå en god regelefterlevnad. Kriminalisering är dock inte det enda eller alltid det mest effektiva medlet för att motverka oönskade beteenden. Förslag om sanktionsväxlingar syftar till att införa en mer effektiv sanktion vid överträdelse av yrkes- trafik- och taxitrafiklagstiftningen. Eftersom förslaget i lagrådsremissen endast innebär att regeringen bemyndigas att besluta om sanktionsavgifter i vissa fall föranleder detta förslag inte några konsekvenser för vare sig åkerier, bussföretag, taxiföretag eller berörda myndigheter. Konsekvenserna följer av de kommande författningsändringarna som regeringen beslutar om till följd av bemyndigandena. De föreslagna sanktionsväxlingarna innebär inte några utökade skyldigheter för åkerierna, bussföretagen och taxiföretagen. Sanktionsväxlingen leder till nya arbetsuppgifter hos den myndighet som får i uppdrag att besluta om påförande av sanktionsavgift. Sanktionsväxlingen innebär även att Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna inte längre kommer att hantera de sanktionsväxlade överträdelseerna. De allmänna förvaltningsdomstolarna kan i stället få behandla överklaganden av beslut om sanktionsavgift.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till klampningslag

Klampningslagen ersätter lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Den lagen reglerar de åtgärder – omhändertagande av viss egendom och klampning av fordon – som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Bestämmelser om när sådana underliggande beslut (förbud) får meddelas finns i flera olika författningar på vägtrafikområdet. Den huvudsakliga förändringen är att den nya lagen reglerar såväl förbud mot fortsatt färd som åtgärder för att verkställa förbuden. Vidare föreskrivs inte längre någon längst tid för hur länge en åtgärd får bestå. Beslut om förbud och om verkställighetsåtgärder meddelas vid en vägkontroll. Såväl ett förbud mot fortsatt färd som ett beslut om omhändertagande och om klampning kan enligt den nya lagen överklagas, efter en omprövning av Polismyndigheten eller Tullverket.

Flera paragrafer i den nya lagen överensstämmer med de som i dag finns i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I de fallen är författ-

ningskommentaren utformad så att det anges vilken paragraf i den nuvarande lagen som den aktuella paragrafen motsvarar. Då anges vidare hänvisningar till den nuvarande lagens förarbeten. I fråga om vissa paragrafer anges att de delvis motsvarar en paragraf i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd eller i en annan lag. I de fall som en paragraf enbart delvis har en motsvarighet i nuvarande reglering, kommenteras de sakliga skillnaderna särskilt. Därutöver kommenteras vissa paragrafer mer utförligt utan att någon skillnad finns i sak i förhållande till den nuvarande regleringen, t.ex. om det behövs på grund av en paragrafs särskilda struktur eller för att beskriva paragrafens förhållande till andra bestämmelser.

Lagens innehåll och förutsättningar för lagens tillämpning

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd med ett fordon eller ett fordonståg. Sådana åtgärder består i att förbjuda fortsatt färd, omhändertaga föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget.

Åtgärderna får vidtas endast om det enligt annan lag eller föreskrifter som regeringen har meddelat framgår att fortsatt färd får hindras enligt denna lag.

Paragrafen upplyser om lagens innehåll och anger när lagen får tillämpas.

Första stycket innehåller en upplysning om lagens innehåll. Materiella handlingsregler om vad som gäller på vägtrafikområdet finns i ett antal författningar på olika föreskriftsnivåer. Lagen innehåller bestämmelser om åtgärder för att hindra ett fordons eller ett fordonstågs fortsatta färd, om färden sker i strid med sådana regler eller om ett förskott för en sanktionsavgift som enligt reglerna ska påföras inte betalas omedelbart vid vägkontrollen. Åtgärder för att hindra färden är dels förbud, dels ingripanden som syftar till att säkerställa att ett sådant förbud följs. Sådana ingripanden består i att omhändertaga vissa föremål som behövs för fortsatt färd och ytterst att låsa fast, klampa, fordonet eller fordonståget.

Andra stycket anger under vilka förutsättningar lagen är tillämplig. De förbud och andra åtgärder som regleras i lagen får enbart beslutas om det i annan lag eller i en förordning anges att fortsatt färd får hindras enligt klampningslagen. Om så är fallet kan förbud enligt 4–7 §§ meddelas, vilket i sin tur kan föranleda att omhändertagande eller klampning beslutas enligt 10 eller 12 §. I 24 § bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om att fortsatt färd får hindras enligt bestämmelserna i lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 5.3.

Ordförklaringar

2 § Med *klampning* avses i denna lag att ett fordon eller ett fordonståg förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning som hindrar fortsatt färd med fordonet.

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med klampning.

Klampning är en åtgärd som innebär att ett fordon låses fast, i syfte att säkerställa att fordonet inte kör vidare från platsen. Lagen reglerar inte vilken typ av låsanordning som används.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

3 § I denna lag har *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574) och *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med bilinspektör, fordon och fordonståg.

Med *bilinspektör* avses i lagen en civil tjänsteman som är anställd hos Polismyndigheten med funktionen bilinspektör, se den föreslagna ändringen i 3 § fordonslagen. Bilinspektörer utför arbetsuppgifter inom myndighetens trafikövervakningsverksamhet. Med *fordon* och *fordonståg* avses detsamma som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Tillämpningsområdet för lagen avser alltså vägfordon och terrängfordon.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4 och 5.10.

Förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift

4 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska förbjuda ett fordons eller fordonstågs fortsatta färd, om ett förskott för sanktionsavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. Om förskottet avser en sanktionsavgift som endast ska påföras föraren, ska förbudet endast gälla fortsatt färd med den föraren.

Det som sägs i första stycket om sanktionsavgift gäller även överlastavgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift.

Polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen får avstå från ett förbud enligt första stycket, om det finns synnerliga skäl.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift.

Bestämmelser om att en sanktionsavgift ska påföras vid regelöverträdelser finns på olika håll inom vägtrafiklagstiftningen. Sådana överträdelser upptäcks många gånger vid en vägkontroll. Har den som ska påföras avgiften inte sin hemvist i Sverige saknas ofta möjlighet att verkställa avgiften. Därför finns även regler om att ett förskott för avgiften ska beslutas vid vägkontrollen. Polismän och bilinspektörer har befogenheter att besluta om förskott för sanktionsavgifter. I vissa fall har även tulltjänstemän sådan befogenhet.

Enligt *första stycket* ska ett fordons eller fordonstågs fortsatta färd förbjudas under vissa förutsättningar. Ett förskott för sanktionsavgift ska ha beslutats vid vägkontrollen. Med sanktionsavgift avses även överlastavgift (se andra stycket). Betalas inte förskottet omedelbart vid kontrollen ska förbud meddelas. Andra meningen innehåller en begränsning av förbudets räckvidd i vissa fall. Vid vissa överträdelser av kör- och vilotidsreglerna är det föraren som ska påföras en sanktionsavgift. Ett förbud mot fortsatt färd som har beslutats för att framtinga betalning av ett förskott för en avgift som enbart riktar sig till föraren, gäller endast i förhållande till den föraren. Färden kan i sådant fall återupptas av en annan förare.

Enligt det som föreskrivs i 1 § är en förutsättning för att förbud ska kunna meddelas enligt paragrafen att det i annan lag eller i förordning anges att färden får hindras enligt bestämmelserna i klampningslagen, jfr förslaget till 8 b § lagen om överlastavgift.

Enligt *andra stycket* avses med sanktionsavgift även överlastavgift enligt lagen om överlastavgift.

Enligt *tredje stycket* får kontrolltjänstemannen avstå från att förbjuda den fortsatta färden om det finns synnerliga skäl. Bestämmelsen, som har sitt ursprung i hittillsvarande 8 b § lagen om överlastavgift, ska tillämpas med stor restriktivitet (jfr prop. 2003/04:160 s. 172 f). Det förhållandet att lasten kan ta skada eller förstöras är i normalfallet inte ett synnerligt skäl för att underlåta att meddela ett förbud. Inte heller kan en uppgift om betalningssvårigheter på grund av likviditetsproblem eller liknande anses vara ett synnerligt skäl. Exempel på när synnerliga skäl föreligger kan vara att lasten består av levande djur som skulle fara illa av att den fortsatta färden förbjuds. Synnerliga skäl kan t.ex. också föreligga om lasten av någon anledning är farlig för omgivningen och att fordonet inte kan uppställas på ett säkert sätt. I vissa fall kan omständigheter som skulle kunna utgöra synnerliga skäl avhjälpas genom att fordonet flyttas till en lämplig plats, jfr 15 §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

5 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får förbjuda ett fordons fortsatta färd, om fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik eller taxitrafik eller i strid med villkor som har meddelats för ett tillstånd att bedriva taxitrafik.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelser av yrkestrafikregleringen.

I yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen och föreskrifter som kompletterar dessa lagar finns bestämmelser för den som bedriver yrkesmässig trafik och taxitrafik. I olika direkt tillämpliga EU-rättsakter finns vidare bestämmelser om yrkesmässiga gods- och persontransporter som utförs mellan och inom medlemsstaterna.

Enligt paragrafen får ett fordons fortsatta färd förbjudas under vissa förutsättningar. Att ett fordon framförs i strid med reglerna för den yrkesmässiga trafiken eller taxitrafiken kan t.ex. handla om att trafiken bedrivs utan nödvändiga tillstånd eller i strid med villkor som taxitrafiktillståndet förenats med. Det kan också handla om att den som framför fordonet saknar taxiförarlegitimation eller annan förarbehörighet som i vissa fall krävs. Ett fordon framförs också i strid med reglerna om det inte har anmälts att användas i yrkesmässig trafik respektive taxitrafik eller om fordonet saknar fungerande taxameterutrustning eller sådan särskild utrustning för taxifordon som annars ska användas. Enligt paragrafen är det inte obligatoriskt att förbjuda den fortsatta färden, polismannen eller tulltjänstemannen får i det enskilda fallet bedöma huruvida ett sådant förbud ska meddelas eller inte.

Enligt 1 § *andra stycket* är en förutsättning för att ett förbud ska få meddelas att det i en annan lag eller i en förordning anges att färden i de aktuella fallen får hindras enligt bestämmelserna i klampningslagen, jfr förslagen till 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210) och 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211). I fråga om brister i taxameterutrustningen eller den

särskilda utrustningen för taxifordon överlappar paragrafens tillämpningsområde med möjligheten för en kontrolltjänsteman att enligt 5 kap. 8 § taxitrafiklagen omhänderta sådan särskild registrerings skylt som ska användas av taxifordon. Kontrolltjänstemannen får i sådana fall bedöma vilken åtgärd som är lämplig, med beaktande av effektiviteten och proportionaliteten av åtgärden.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4. och 5.10.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafik med trafikfarliga förare

6 § En polisman ska förbjuda ett fordons fortsatta färd, om föraren brutit mot bestämmelser om kör- och vilotider vid vägtransporter eller mot bestämmelser om att vara i stånd att framföra fordonet på ett betryggande sätt och föraren vid fortsatt färd därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare.

För förare som framför vissa typer av vägfordon finns bestämmelser om kör- och vilotider. Regler om detta finns i direkt tillämpliga EU-rättsakter, i internationella överenskommelser och i föreskrifter meddelade av regeringen. Reglerna syftar bl.a. till att förhindra trafik med förare som kan utgöra en fara för trafiksäkerheten. Även i den allmänna trafiklagstiftningen finns regler om att en förare inte får befinna sig i ett trafikfarligt tillstånd när han eller hon framför ett fordon.

Enligt paragrafen ska ett fordons fortsatta färd förbjudas under vissa förutsättningar. Färden kan förbjudas vid överträdelse av regler på vägtransportområdet om förarens kör- och vilotider. Överträdelser av sådana regler kan leda till uttröttade förare, vilket kan äventyra trafiksäkerheten. Ett förbud kan meddelas för att t.ex. se till att föraren tar ut föreskriven vila för att säkerställa att han eller hon är utvilad. En förare kan vara uttröttad av fler skäl än att kör- och vilotidsregelverket inte följs. Föraren kan också utgöra en fara för trafiksäkerheten av andra anledningar, t.ex. på grund av sjukdom. I trafikförordningen (1998:1276) finns en allmän regel om att fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom, uttröttnings, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

En förutsättning för att ett förbud ska kunna meddelas är att sådana överträdelser som avses i bestämmelsen ska innebära att föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Detta innebär att polismannen måste göra en bedömning av om överträdelser inverkar på förarens möjligheter att framföra fordonet på ett säkert sätt. Mindre avvikelser från föreskriven körtid eller förhållanden som ligger längre tillbaka i tiden bör vanligtvis inte innebära att föraren är trafikfarlig. I fråga om överträdelser av kör- och vilotidsregelverket bör dock inte krävas att föraren är märkbart uttröttad. Har regelverket överträtts i sådan grad att det finns skäl att tro att detta vid kontrolltillfället påverkar förarens förmåga att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt bör förbud kunna meddelas.

Enligt 1 § andra stycket är en förutsättning för att ett förbud ska få meddelas att det i en annan lag eller i en förordning anges att färden i de aktuella fallen får hindras enligt bestämmelserna i klampningslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra bristfälliga fordon

7 § En polisman eller bilinspektör ska förbjuda ett fordonets fortsatta färd, om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att förhindra trafikfarliga fordon eller när det finns brister kopplade till fordonet som medför att färden annars skulle innebära en väsentlig olägenhet.

Bestämmelser om vägkontroll av fordon, dess last och viss utrustning finns i fordonslagen. Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon bl.a. uppfyller föreskrivna krav. Vissa fordon ska vara utrustade med färdskrivare. Vägkontroll av färdskrivare sker bl.a. för att kontrollera att de är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav. Regler om vilka krav som fordon och dess utrustning, inklusive färdskrivare, ska uppfylla finns i en stor mängd olika författningar, bl.a. i direkt tillämpliga EU-rättsakter och i föreskrifter meddelade av såväl regeringen som av myndighet. Utöver regler om fordonets och utrustningens skick finns regler som gäller vid färd med fordon, bl.a. i trafikförordningen och i föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen. Det kan handla om hur fordon ska vara lastade, användning av och krav på däck och begränsningar i fråga om mått, vikt och axeltryck. Även om fordonet eller dess utrustning alltså i och för sig inte är bristfälliga kan förbud meddelas om fordonet används i strid med de trafikregler som gäller vid färd. Felet ska dock i detta fall ha samband med fordonet, dess egenskaper eller utrustning.

För att förbud ska meddelas krävs att polismannen eller bilinspektören bedömer att de aktuella bristerna eller överträdelserna skulle innebära en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller att färden annars utgör en väsentlig olägenhet. Huruvida den fortsatta färden utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten kan ibland vara beroende av omkringliggande omständigheter. Även mindre allvarliga brister hos ett fordon kan, i förening med t.ex. den väderlek eller det väglag som råder, alltså motivera ett förbud. I fråga om färdskrivare kan väsentlig olägenhet t.ex. föreligga om det finns sådana funktionsfel eller driftsstopp i ett fordonets färdskrivare att kontrollen av att kör- och vilotidsreglerna följts väsentligen försvåras eller att tillförlitligheten i uppgifterna kan ifrågasättas. Väsentlig olägenhet kan också föreligga om ett fordon är lastat på ett sätt som kan medföra skador eller ökad förslitning på vägbanan eller där framkomligheten på vägarna äventyras på grund av att fordonet eller utrustningen inte uppfyller föreskrivna egenskaper.

Enligt 1 § andra stycket är en förutsättning för att ett förbud ska få beslutas att det i en annan lag eller i en förordning anges att färden i aktuella fall får hindras enligt klampningslagen, jfr förslaget till 5 kap. 3 § fordonslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4. och 5.10.

Upphävande av förbud mot fortsatt färd

8 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska inom sitt ansvarsområde

1. upphäva ett förbud enligt 4 § när förskottet har betalats eller när avgiften har påförts och betalats, och
2. upphäva ett förbud enligt 5, 6 eller 7 § när det inte längre finns skäl för förbudet.

Paragrafen anger när ett förbud mot fortsatt färd ska upphävas.

Enligt *första punkten* ska ett förbud som beslutats i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift eller överlastavgift upphävas när sådant förskott som avses i 4 § har betalats eller när den aktuella avgiften påförts och till fullo har betalats. Punkten överensstämmer i huvudsak med hittillsvarande 8 b § andra stycket i lagen om överlastavgift och motsvarande bestämmelser i andra författningar om giltighet i tiden av förbud mot fortsatt färd för att framtinga betalning av förskott för sanktionsavgift.

Enligt *andra punkten* ska ett förbud mot fortsatt färd som har meddelats i syfte att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller i syfte att hindra trafikfarliga förare eller fordon upphävas när det inte längre finns skäl för förbudet. När det gäller överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen ska förbud bl.a. beslutas om de tillstånd som behövs för transporten saknas eller om fordonet inte är anmält att användas i yrkesmässig trafik. I sådana fall kan skäl för det aktuella förbudet ha upphört om t.ex. lasten har flyttats över till ett annat fordon. Om förbudet har meddelats på grund av att föraren saknar sådan särskild behörighet som i vissa fall ska finnas, finns inte längre skäl för förbudet om fordonet tas över av en förare med rätt behörighet. När det gäller förbud som har meddelats i syfte att hindra trafikfarliga förare saknas skäl att upprätthålla förbudet när förarens trafikfarliga tillstånd har upphört. Ett exempel kan vara att föraren har tagit ut föreskriven vila och inte längre bedöms vara uttröttad. Om den trafikfarlige föraren byts ut mot en annan förare, som inte utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, finns det heller inte längre skäl för förbudet. Att det inte längre finns skäl för ett förbud som har meddelats i syfte att hindra trafikfarliga fordon kan t.ex. innebära att ett bristfälligt fordon ska ha åtgärdats eller att däck som krävs för årstiden ska ha anbringats på fordonet. Det kan även innebära att ett fordon ska ha lastats om eller av, eller att lasten ska ha säkrats på tillräckligt sätt. Ett fordons bristfälligheter i förening med det väglag eller den väderlek som råder kan i vissa fall motivera ett förbud. I sådana fall ska förbudet upphävas om förhållandena inte längre innebär att den fortsatta färden utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller innebär en väsentlig olägenhet. I fordonsförordningen (2009:211) finns bestämmelser om fordonsägarens skyldighet att avhjälpa brister och om möjlighet att meddela förelägganden om t.ex. reparation och kontrollbesiktning.

För att fortsatt färd ska tillåtas ska samtliga grunder för förbud mot fortsatt färd vara undanröjda. Även om t.ex. ett förskott för överlastavgift har betalats kan den fortsatta färden ha förbjudits på andra grunder, t.ex. av trafiksäkerhetsskäl. Fordonet kan då även behöva lastas av innan färden får fortsätta.

Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

9 § Om det finns synnerliga skäl, får ett förbud mot fortsatt färd upphävas av

1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller bilinspektör, och

2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.

Paragrafen anger att ett förbud mot fortsatt färd får upphävas om det finns synnerliga skäl.

Paragrafen reglerar möjligheterna att upphäva ett förbud mot fortsatt färd även när förutsättningarna för detta inte är uppfyllda enligt 8 §. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 d § andra stycket lagen om överlastavgift. Med synnerliga skäl avses bl.a. detsamma som i 4 § andra stycket. Synnerliga skäl för att upphäva ett beslut kan också ha uppstått efter det att ett förbud har meddelats. Mot bakgrund av att det inte finns någon tidsgräns för hur länge ett förbud mot fortsatt färd får bestå, kan ett synnerligt skäl för att upphäva beslutet även vara att den tid som förbudet gällt framstår som oproportionerligt i förhållande till det förbudet syftar till att åstadkomma. Polismyndigheten eller Tullverket kan enligt paragrafen upphäva ett förbud på eget initiativ. Det ligger i sakens natur att myndigheterna kontinuerligt bevakar att beslut som har perdurerande verkan fortfarande är befogade och ser till att ett beslutet upphävs om det finns synnerliga skäl som talar mot förbudets fortsatta bestånd.

Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

Omhändertagande av föremål för att hindra fortsatt färd

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

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

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

Paragrafen reglerar omhändertagande av föremål för att verkställa ett förbud enligt 4–7 §§. Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med den skillnaden att även en bilinspektör har befogenhet att omhänderta egendom. En bilinspektör har dock inte befogenhet enligt 11 § att genomföra kroppsvisitation eller genomsökning av fordonet, vilket innebär att egendomen måste överlämnas frivilligt till bilinspektören. Med frakthandlingar avses alla handlingar som rör godset, t.ex. fraktsedlar och tullhandlingar. Bestämmelsen kommenteras i övrigt i prop. 2013/14:256 s. 66 f.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5 och 5.10.

11 § För att söka efter egendom för omhändertagande enligt 10 § får en polisman eller tulltjänsteman kroppsvisitera fordonets förare och genomsöka fordonet eller fordonståget, om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Om det finns synnerliga skäl, får även fordonets passagerare kroppsvisiteras.

Paragrafen reglerar möjligheten till kroppsvisitation och genomsökning av fordonet och motsvarar 4 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Bestämmelsen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 68.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5 och 5.10.

Klampning

12 § Polismyndigheten eller Tullverket får besluta om klampning, om

1. det finns särskilda skäl att anta att ett omhändertagande enligt 10 § inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, eller
2. klampning är lämpligare än ett omhändertagande.

Paragrafen reglerar klampning av fordon för att verkställa ett förbud mot fortsatt färd och motsvarar 3 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Bestämmelsen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 67.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

Restriktioner för omhändertagande och klampning

13 § En åtgärd enligt 10–12 §§ får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Om tvång behöver användas, ska det ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att uppnå det avsedda resultatet.

Paragrafen reglerar de s.k. behovs- och proportionalitetsprinciperna och motsvarar 6 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Bestämmelsen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 68 f.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

14 § Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

Paragrafen reglerar hur länge ett omhändertagande eller en klampning får bestå.

Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra när något förbud mot fortsatt färd inte längre finns. Ett sådant förbud kan ha upphävts enligt det som föreskrivs i 8 eller 9 §. Av 4 § framgår vidare att om en sanktionsavgift endast ska påföras föraren av ett ekipage, gäller ett förbud som meddelas för att säkra verkställighet av avgiften endast färd med den föraren. Om fordonet ska köras av en annan förare finns inte något förbud som hindrar sådan färd och ett omhändertagande eller en klampning ska då upphöra. För att en åtgärd ska upphöra ska det inte längre föreligga något förbud som hindrar den fortsatta färden.

I 21 och 22 §§ finns bestämmelser om förfarandet när en åtgärd upphör. Att en åtgärd upphör innebär att omhändertagen egendomen ska lämnas tillbaka och att klampningsutrustning ska avlägsnas från fordonet. Detta bör ske så snart det finns praktiska möjligheter för detta hos myndigheterna.

Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

Flytt till lämplig plats

15 § Trots ett förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman medge att fordonet eller fordonsståget enligt tjänstemannens anvisningar förs till en annan lämplig plats som tjänstemannen bestämmer.

Vid förbud enligt 5 § får det medges att ett fordon som är registrerat i utlandet omedelbart förs ut ur landet.

Paragrafen reglerar möjligheten att flytta fordonet även när ett förbud eller annan åtgärd beslutats. Paragrafen motsvarar delvis 5 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Enligt *första stycket* hindrar inte ett beslut om förbud eller åtgärd att, om en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman medger det, fordonet eller fordonståget flyttas till en lämplig plats där det kan stå till dess att förbudet upphör. I normalfallet innebär detta att den aktuella tjänstemannen eskorterar fordonet till den avsedda platsen. Det kan röra sig om t.ex. en avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad. Regleringen ger möjlighet att, utifrån den rådande situationen, åstadkomma en lämplig uppställning av fordonet eller fordonståget ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den ger också förutsättningar för att fordonet eller fordonståget förs till en, för föraren och lasten, lämplig plats för övernattnig, förvaring eller omlastning. Om det finns möjlighet att komma till rätta med den brist som har föranlett förbudet, t.ex. genom reparation eller underhåll av fordonet eller genom att godset lastas av eller lastas om till ett annat fordon, kan alltså färd medges till lämplig plats för detta. Att det finns en passande plats för fordonet är också något som bör vägas in vid bedömningen av om det är lämpligt att vidta åtgärden i det aktuella fallet. Ett medgivande kan lämnas direkt i anslutning till att förbudet eller åtgärden beslutas eller vid ett senare tillfälle. Om en åtgärd har verkställts, innebär detta att åtgärden tillfälligt kan behöva upphöra för att flytten ska kunna ske. Det är polismannen, bilinspektören respektive tulltjänstemannen som bestämmer till vilken plats som fordonet eller fordonståget ska föras. Tjänstemannen får vid behov även lämna andra anvisningar som ska gälla för färden. Det kan t.ex. handla om att färden ska ske med reducerad hastighet eller att viss färdväg ska användas.

Av *andra stycket* framgår att om det är fråga om ett förbud som har meddelats för att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, får kontrolltjänstemannen medge att ett utlandsregistrerat fordon förs ut ur landet. Möjligheten bör användas enbart om det står klart att fordonet kommer att lämna Sverige omedelbart.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

Delgivning och underrättelse

16 § Ett beslut om förbud mot fortsatt färd, om omhändertagande eller klampning ska snarast delges föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare. De ska underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras och om möjligheten att begära omprövning.

Paragrafen reglerar delgivning av och underrättelse om beslut om förbud, omhändertagande och klampning. Paragrafen motsvarar i huvudsak 11 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med den skillnaden att även beslut om ett förbud mot fortsatt färd ska delges. Eftersom omprövning kan begäras i samtliga fall ska en underrättelse om möjligheten till omprövning alltid lämnas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.

Omprövning

17 § Om föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär det, ska ett beslut om förbud mot fortsatt färd, omhändertagande eller klampning omprövas av

1. Polismyndigheten, om beslutet fattats av en polisman, bilinspektör eller Polismyndigheten, eller

2. Tullverket, om beslutet fattats av en tulltjänsteman eller Tullverket.

Det beslut som fattas med anledning av omprövningen ska vara skriftligt.

Paragrafen reglerar omprövning av beslut om förbud och åtgärder och motsvarar delvis 12 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Av *första stycket* framgår att en omprövning enligt denna paragraf förutsätter att föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär en omprövning. Såväl ett förbud mot fortsatt färd som en åtgärd som verkställer förbudet kan omprövas. Om omprövningen utmynnar i att förbudet mot fortsatt färd upphävs, upphör också åtgärden enligt det som föreskrivs i 14 §.

Andra stycket innehåller en anvisning till Polismyndigheten och Tullverket om att omprövningsbeslutet ska vara skriftligt.

Övervägandena finns i avsnitt 5.8.

Överklagande

18 § Ett beslut enligt 17 § som innebär att förbudet eller åtgärden ska bestå får, utan begränsning till viss tid, överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Paragrafen reglerar forum för överklagande och överklagandeförbud och motsvarar i huvudsak 13 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Domstolen kan besluta att förbudet och åtgärden ska bestå eller att besluten ska upphävas. Om domstolen beslutar att ett förbud ska upphävas kommer även åtgärden att upphöra. Ett beslut som innebär att Polismyndighetens eller Tullverkets beslut tills vidare ska bestå förhindrar inte att dessa beslut kan bli föremål för förnyad prövning av myndigheten. Normalt sett är det enbart beslut som innebär att ett förbud eller en åtgärd ska bestå som kan bli föremål för domstolens prövning. I enlighet med den praxis som utvecklats i fråga om prövning av överspelade ärenden kan dock sådan prövning ske under vissa förhållanden, se t.ex. NJA 2022 s. 504.

Övervägandena finns i avsnitt 5.8.

19 § Vid domstolens handläggning tillämpas lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Paragrafen reglerar det förfarande som ska tillämpas vid domstolens handläggning.

Paragrafen motsvarar 14 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Av 7 § lagen om domstolsärenden framgår vilka uppgifter ett överklagande ska innehålla.

Överväganden finns i avsnitt 5.8.

Skyndsam handläggning

20 § Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas skyndsamt.

Paragrafen reglerar handläggningen av ärenden om omprövning och överklaganden och motsvarar delvis 12 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Paragrafen innebär att ärenden om omprövning och överklaganden av förbud och åtgärder ska handläggas skyndsamt hos såväl Polismyndigheten och Tullverket som i domstol. För förvaltningsmyndigheterna får kravet anses innebära att beslutet vanligtvis bör kunna omprövas inom några dagar från det att en begäran inkom. Vid domstolens handläggning bör ärendet ha förturskaraktär, även om några särskilda tidsfrister inte ska tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.8.

Förfarandet när förbud, omhändertagande eller klampning upphör

21 § När ett förbud, ett omhändertagande eller en klampning upphör, ska föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare underrettas om upphörandet och om hur egendomen eller fordonet kan komma att hanteras.

Paragrafen reglerar underrättelser när ett omhändertagande eller en klampning upphör och motsvarar i huvudsak 18 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Eftersom åtgärder inte längre har en lagstadgad tidsgräns, ska underrättelser lämnas i samtliga fall när en åtgärd upphör. Paragrafen kommenteras i övrigt i prop. 2013/14:256 s. 71 f.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.

22 § När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna egendomen till någon annan.

Om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

Paragrafen reglerar vad som gäller när ett omhändertagande upphör och motsvarar 17 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Paragrafen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 71.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.

Protokoll

23 § Protokoll ska föras över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning. Av protokollet över omhändertagande, klampning eller genomsökning ska det framgå

1. vilket fordon åtgärden rör och vilken egendom som har omhändertagits,
2. vem som har fattat beslut om åtgärden,
3. grunden för beslutet och tidpunkten när det har fattats,
4. vem eller vilka som har deltagit vid åtgärden,
5. vem eller vilka som åtgärden har riktat sig mot,
6. tiden för beslut om åtgärd, och
7. vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet.

Bestämmelser om protokoll över kroppsvisitation finns i 28 kap. rättegångsbalken.

Paragrafen reglerar protokollering av ingripanden enligt lagen och motsvarar 19 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Paragrafen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 72.

Övervägandena finns i avsnitt 5.9.

Bemyndigande

24 § Regeringen får meddela föreskrifter om att fortsatt färd får hindras enligt denna lag.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen att meddela sådana föreskrifter som avses i 1 § andra stycket.

För att klampningslagen ska bli tillämplig krävs enligt 1 § andra stycket att detta framgår av annan lag eller av en förordning. Föreskrifter om att fortsatt färd får hindras, innebärande att klampningslagen blir tillämplig, kan meddelas av riksdagen i lag. De materiella handlingsreglerna av betydelse för vägtrafiken återfinns dock i stor utsträckning på annan normgivningsnivå än lag. Genom bemyndigandet kan även regeringen meddela föreskrifter om att fortsatt färd får hindras enligt klampningslagen och på så sätt göra denna lag tillämplig.

Överväganden finns i avsnitt 5.3.

9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

1 a § I denna lag har

- 1. de ord och uttryck som används för olika slags fordon och olika vikter samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, och*
- 2. ordet bilinspektör samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).*

I paragrafen anges vad som avses med olika ord och uttryck som används i lagen.

Första punkten, som justeras språkligt, motsvarar hittillsvarande paragraf.

Enligt *andra punkten*, som är ny, förklaras vad som i lagen avses med bilinspektör.

Överväganden finns i avsnitt 5.4 och 5.10.

6 § *Om färd med ett fordon med avgiftspliktig överlast fortsätter trots ett förbud mot fortsatt färd, ska överlastavgift påföras även för den färd som ägt rum efter förbudet.*

Av paragrafen framgår att överlastavgift ska tas ut även för färd som fortsätter trots att ett förbud mot fortsatt färd har beslutats.

I paragrafen görs språkliga justeringar. Förbud mot fortsatt färd regleras i klampningslagen (2024:000).

Överväganden finns i avsnitt 5.4.

8 b § *Om förskottet enligt 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras enligt klampningslagen (2024:000).*

Av paragrafen framgår att ett fordon's fortsatta färd kan komma att hindras, ytterst genom att fordonet klampas, om ett förskott för överlastavgift inte betalas vid kontrollen.

Om den som ska påföras en överlastavgift inte har hemvist i ett land där avgiften kan verkställas, ska en polisman eller en bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för avgiften, se 8 a §. Om förskottet inte betalas omedelbart kan fortsatt färd hindras enligt det som föreskrivs i klampningslagen. Av 4 § i den lagen framgår att ett fordon's fortsatta färd ska förbjudas om ett förskott för sanktionsavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. Med sanktionsavgift avses i den lagen även överlastavgift. I klampningslagen finns också bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Paragrafen innehåller en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

Överväganden finns i avsnitt 5.3 och 5.4.

8 d § *Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polisman eller bilinspektör's beslut om förskott för överlastavgift samma dag som kontrollen eller, om det inte är möjligt, så snart som möjligt därefter underställas Transportstyrelsen som*

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, skyndsamt ska handlägga ärendet om överlastavgift.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen's prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.

Paragrafen reglerar förfarandet när ett förskott för överlastavgift har beslutats.

Enligt *första stycket* ska polisman's eller bilinspektör's beslut om förskott underställas Transportstyrelsen's prövning, om ett förbud mot fortsatt färd har beslutats. Förskottsbeslutet ska som regel underställas Transportstyrelsen samma dag som den vägkontroll där förskottet och förbudet har beslutats äger rum (se prop. 2003/04:160 s. 132). Transportstyrelsen ska enligt *första punkten* omedelbart pröva beslutet. Transportstyrelsen kan vid prövningen besluta att förskottet ska bestå eller att det helt eller delvis ska sättas ned (se andra stycket). Det är Transportstyrelsen som påför själva överlastavgiften (se 8 §). Om ett förbud mot fortsatt färd gäller, ska det ärendet enligt *andra punkten* handläggas skyndsamt. Någon reglerad tidsgräns finns inte; handläggningen bör dock äga rum utan onödiga tidsutdräcker (se prop. 2003/04:160 s. 134). Om ett förbud mot fortsatt färd inte längre gäller, tillämpas sedvanliga handläggningsrutiner. När en överlastavgift påförs, är det själva överlastavgiften som blir av betydelse för när ett förbud mot fortsatt färd ska upphöra. Det blir då själva överlastavgiften som tillfullo måste betalas och inte förskottet, se 8 § klampningslagen.

Hel eller delvis nedsättning av förskottet kan enligt *andra stycket* ske såväl vid underställningsförfarandet som under handläggningen av ärendet om överlastavgift.

Enligt *tredje stycket* får underställning av förskottsbeslutet underlåtas, om betalning av förskottet sker i omedelbar anslutning till att ett förbud mot fortsatt färd enligt 4 § klampningslagen har beslutats och underställningen ännu inte hunnit äga rum.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

11 § Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas *till* allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i 13 §. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. *Om det första överklagandet återkallas eller förfaller* av någon annan anledning, förfaller också det senare överklagandet.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas *till* den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Paragrafen, som reglerar överklaganden, har ändrats genom att nuvarande fjärde–sjätte styckena har flyttats till nya 12 och 13 §§. Denna ändring har föranlett en justering av hänvisningen i *första stycket*. I det *andra stycket* görs vidare en språklig justering.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

12 § *Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 11 § fjärde stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

13 § *En polismans eller bilinspektörs beslut enligt 8 a § och Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.*

Paragrafen, som är ny, reglerar överklagandeförbud.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 11 § femte och sjätte styckena. En polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift får inte överklagas. Inte heller Transportstyrelsens beslut i förskottsfrågan får överklagas. Bestämmelser om förbud mot fortsatt färd har flyttats till klampningslagen, som också reglerar omprövning och överklagande av sådana förbud.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

Lagförslaget är en följd av införandet av klampningslagen (2024:000). De paragrafer som i sina nuvarande lydelse hänvisar till lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ändras till följd av det. I 7 och 8 §§ görs vidare vissa redaktionella justeringar. Ändringarna utgör inte några ändringar i sak. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.

9.4 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

1 kap. Inledande bestämmelser

Definitioner

3 § I denna lag avses med

besiktningsorgan: ett sådant organ som anges i 4 kap. 2 §,

besiktningstekniker: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

bilinspektör: en tjänsteman inom Polismyndigheten med funktion som bilinspektör,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos Polismyndigheten,

tillverkare: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av den nationella typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om han eller hon inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag.

I övrigt har *ord och uttryck* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I paragrafen finns definitioner av ord som används i lagen.

I *första stycket* ändras definitionen av ordet bilinspektör. I *andra stycket* görs en språklig justering.

Överväganden finns i avsnitt 5.4 och 5.10.

5 kap. Övriga bestämmelser

Hindrande av fortsatt färd

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 enligt bestämmelserna i klampningslagen (2024:000).*

Av paragrafen framgår att ett fordons fortsatta färd kan komma att hindras, ytterst genom att fordonet klampas, om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte är lastat på föreskrivet sätt.

I 2 kap. 10, 11 och 13 §§ fordonslagen finns bestämmelser om vägkontroll av fordons beskaffenhet och utrustning, inklusive färdskrivare. Om det vid en sådan vägkontroll framkommer att fordon eller dess utrust-

ning inte är i föreskrivet skick kan fortsatt färd hindras enligt det som föreskrivs klampningslagen. Enligt 7 § i den lagen ska fortsatt färd bl.a. förbjudas om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet. I klampningslagen finns också bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Paragrafen innehåller en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3 och 5.4.

9.5 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd och biträde vid förundersökning

Hindrande av fortsatt färd

5 § Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, *får fortsatt färd hindras enligt klampningslagen (2024:000)*.

Av paragrafen framgår att ett fordons fortsatta färd kan komma att hindras, ytterst genom att fordonet klampas, om fordonet framförs i strid med lagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av den.

I yrkestrafiklagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen finns bestämmelser i fråga om yrkesmässig trafik. Om ett fordon framförs i strid med sådana regler kan fortsatt färd hindras enligt det som föreskrivs klampningslagen. Enligt 7 § den lagen får ett fordons fortsatta färd då förbjudas. Det kan t.ex. handla om att nödvändiga tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik eller utföra vissa transporter saknas, om avsaknad av förarbehörighet i vissa fall eller om att det fordon som används i yrkesmässig trafik inte är anmält till Transportstyrelsen. I klampningslagen finns också bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Paragrafen innehåller en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3 och 5.4.

7 kap. Bemyndiganden

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009,
2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,
3. *bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009,*
4. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

5. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, och

6. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag, och

7. bestämmelser om anmälningsskriften eller om användning av fordon i yrkesmässig trafik som har meddelats med stöd av denna lag.

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter.

Ett nytt bemyndigande förs in i *sjunde punkten*. Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om användning av fordon i yrkesmässig trafik. I yrkestrafikförordningen finns bestämmelser om kontrollen av yrkesmässig trafik, bl.a. i fråga om villkor för användning av fordon i sådan trafik. Genom bemyndigandet kan regeringen föreskriva om sanktionsavgifter för den tillståndshavare som inte följer sådana bestämmelser. Paragrafen ändras vidare genom att bemyndigandet om att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av anmälningsskriften som meddelats med stöd av lagen flyttas från första punkten till sjunde punkten. Med stöd av det bemyndigandet kan regeringen meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av krav på att anmäla olika förhållanden om verksamheten till tillsynsmyndigheten. Det kan t.ex. gälla krav på att anmäla ytterligare personer som ska prövas i fråga om lämplighet att bedriva yrkesmässig trafik eller krav på att anmäla fordon och antal anställda. Vidare flyttas nuvarande andra stycket till punkten tre. Bemyndigandet i den delen kommenteras i prop. 2013/14:234 s. 30.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

9.6 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

1 kap. Ordförklaringar

1 § *I denna lag avses med*

taxitrafik: trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer, och

taxiförarlegitimation: en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

Paragrafen förklarar vad som i lagen avses med taxitrafik och taxiförarlegitimation och motsvarar hittillsvarande 3 och 4 §§. Dessa kommenteras i prop. 2011/12:80 s. 143–144.

2 § *De ord och uttryck som används i denna lag för att beskriva olika slags fordon har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

Paragrafen ändras språkligt. Överväganden finns i avsnitt 5.4.

3 § *Med bilinspektör avses detsamma som i fordonslagen (2002:574).*

I paragrafen, som är ny, förklaras vad som i lagen avses med bilinspektör. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.

5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd, omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon och biträde vid förundersökning

Hindrande av fortsatt färd

7 § Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen *får fortsatt färd hindras enligt klampningslagen (2024:000)*.

Av paragrafen framgår att ett fordon kan klampas om fordonet framförs i strid med lagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av den.

I taxitrafiklagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen finns bestämmelser i fråga om taxitrafik. Ett taxitrafiktillstånd kan vara förenat med villkor. Om ett fordon framförs i strid med sådana villkor eller mot taxitrafikregleringen kan fortsatt färd hindras enligt det som föreskrivs klampningslagen. Enligt 5 § den lagen får ett fordons fortsatta färd då förbjudas. I taxitrafiklagen finns t.ex. krav på tillstånd att för att bedriva taxitrafik. I taxitrafikförordningen finns bl.a. bestämmelser om att fordon får användas i taxitrafik först när det har anmälts till Transportstyrelsen och att fordon som används i sådan trafik ska vara utrustade med taxameter eller särskild utrustning för taxifordon. Ytterligare föreskrifter om sådan utrustning, bl.a. vilka krav sådan utrustning ska uppfylla, finns i myndighetsföreskrifter som meddelats med stöd av taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen. I klampningslagen finns vidare bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Paragrafen innehåller en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3 och 5.4.

Omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon

8 § En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av *en polisman eller bilinspektör*

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av någon annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, eller

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

Polismannen eller bilinspektören får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad trots att registrerings- skyltarna har tagits om hand.

Paragrafen reglerar omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon.

En särskild registreringsskylt för taxifordon får enligt *första stycket* omhändertas under vissa förutsättningar. Stycket ändras på så sätt att även en bilinspektör får befogenhet att omhänderta en sådan skylt.

Enligt *andra stycket* får en polisman eller en bilinspektör medge att fordonet flyttas, trots att den särskilda registreringsskylten för taxifordon omhändertagits.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4 och 5.10.

Sammanfattning av promemorian En effektivare och mer rättssäker klampning

I promemorian föreslås en ny klampningslag, som ersätter lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I den nya lagen finns bestämmelser om förbud mot ett fordon's fortsatta färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på vägtrafikområdet, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med trafikfarliga förare eller fordon. Lagen reglerar också åtgärder – omhändertagande av viss egendom eller klampning av fordon – som får beslutas för att säkerställa att förbudet följs. Förbud och åtgärder ska bestå till dess att ett förskott för sanktionsavgiften har betalats eller när det annars saknas skäl för förbudet. Besluten kan bli föremål för omprövning och överklagande.

I promemorian föreslås också att vissa överträdelser på yrkestrafikområdet ska medföra att en sanktionsavgift påförs tillståndshavaren. Sådan avgift ska påföras vid underlåtenhet att följa anmälningskrav i fråga om fordon och antal anställda eller när ett utlandsregistrerat fordon används i verksamheten i strid med villkoren för detta. Dessa överträdelser ska därför inte längre vara straffbelagda.

Den nya lagen och författningsändringarna i övrigt föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

Förslag till klampningslag

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll och förutsättningar för lagens tillämpning

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd med ett fordon eller fordonståg. Sådana åtgärder består i att förbjuda fortsatt färd, omhändertaga föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget.

Åtgärder enligt denna lag får vidtas endast om det enligt annan lag eller föreskrifter som regeringen har meddelat framgår att fortsatt färd får hindras genom klampning.

Ordförklaringar

2 § Med *klampning* avses i denna lag att ett fordon eller ett fordonståg förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning som hindrar fortsatt färd med fordonet.

3 § I denna lag har *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574) och *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift

4 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska förbjuda ett fordon eller fordonstågs fortsatta färd, om ett förskott för sanktionsavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. Om förskottet avser en sanktionsavgift som endast ska påföras föraren, ska förbudet endast gälla fortsatt färd med den föraren.

Polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen får avstå från att förbjuda fortsatt färd, om det finns synnerliga skäl.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

5 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får förbjuda ett fordon fortsatta färd, om fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik eller taxitrafik eller i strid med villkor som har meddelats för ett tillstånd att bedriva taxitrafik.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare

6 § En polisman ska förbjuda ett fordon fortsatta färd, om föraren brutit mot bestämmelser om kör- och vilotider vid vägtransporter eller mot bestämmelser om att vara i stånd att framföra fordonet på ett betryggande

sätt och föraren vid fortsatt färd därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga fordon

7 § En polisman eller bilinspektör ska förbjuda ett fordons fortsatta färd, om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet.

Upphävande av förbud mot fortsatt färd

8 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska inom sitt ansvarsområde

1. upphäva ett förbud enligt 4 § när förskottet har betalats eller när sanktionsavgiften har påförts och betalats, och
2. upphäva ett förbud enligt 5, 6 eller 7 § när det inte längre finns skäl för förbudet.

9 § Om det finns synnerliga skäl, får ett förbud mot fortsatt färd upphävas av

1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller bilinspektör, och
2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.

Omhändertagande av föremål för att hindra fortsatt färd

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

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

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

11 § För att söka efter egendom för omhändertagande enligt 10 § får en polisman eller tulltjänsteman kroppsvisitera fordonets förare och genom-söka fordonet eller fordonståget, om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Om det finns synnerliga skäl, får även fordonets passagerare kroppsvisiteras.

Klampning

12 § Polismyndigheten eller Tullverket får besluta om klampning, om

1. det finns särskilda skäl att anta att ett omhändertagande enligt 10 § inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, eller
2. klampning är lämpligare än ett omhändertagande.

Restriktioner för omhändertagande och klampning

13 § En åtgärd enligt 10–12 §§ får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Om tvång behöver användas, ska det ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att uppnå det avsedda resultatet.

14 § Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

Flytt till lämplig plats

15 § Trots ett förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman medge att fordonet eller fordonståget förs till en annan lämplig plats som tjänstemannen bestämmer.

Vid förbud enligt 5 § får det medges att ett fordon som är registrerat i utlandet omedelbart förs ut ur landet.

Delgivning och underrättelse

16 § Ett beslut om förbud mot fortsatt färd, om omhändertagande eller om klampning ska snarast delges föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare. De ska underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras och om möjligheten att begära omprövning.

Omprövning

17 § Om föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär det, ska ett beslut om förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning omprövas av

1. Polismyndigheten, om beslutet fattats av en polisman, bilinspektör eller Polismyndigheten, eller

2. Tullverket, om beslutet fattats av en tulltjänsteman eller Tullverket.

Det beslut som fattas med anledning av omprövningen ska vara skriftligt.

Överklagande

18 § Ett beslut enligt 17 § som innebär att förbudet eller åtgärden ska bestå får, utan begränsning till viss tid, överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

19 § Vid domstolens handläggning tillämpas lagen (1996:242) om domstolsärenden.

20 § Domstolen får besluta att förbudet och åtgärden ska bestå eller att besluten ska upphävas.

Skyndsam handläggning

21 § Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas utan dröjsmål.

Förfarandet när förbud, omhändertagande eller klampning upphör

22 § När ett förbud, ett omhändertagande eller en klampning upphör, ska föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare underrättas om upphörandet och om hur egendomen eller fordonet kan komma att hanteras.

23 § När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna egendomen till någon annan.

Om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

Protokoll

24 § Protokoll ska föras över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning. Av protokollet över omhändertagande, klampning eller genomsökning ska det framgå

1. vilket fordon åtgärden rör och vilken egendom som har omhändertagits,

2. vem som har fattat beslut om åtgärden,

3. grunden för beslutet och tidpunkten när det har fattats,

4. vem eller vilka som har deltagit vid åtgärden,

5. vem eller vilka som åtgärden har riktat sig mot,

6. tiden för beslut om åtgärd, och

7. vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet.

Bestämmelser om protokoll över kroppsvisitation finns i 28 kap. rättegångsbalken.

Bemyndigande

25 § Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

2. Genom lagen upphävs lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för åtgärder som har vidtagits före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift dels att 1 a, 6, 8 b, 8 d och 11 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas två nya paragrafer, 12 och 13 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 a §¹

Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I denna lag har

1. de ord och uttryck som används för olika slags fordon och olika vikter samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, och

2. ordet bilinspektör samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).

6 §

Har polisman påträffat fordon som framföres med avgiftspliktig överlast och fortsättes färden med fordonet utan rättelse, utgår överlastavgift särskilt för den fortsatta färden, om polismannen förbjudit denna.

Om färd med ett fordon med avgiftspliktig överlast fortsätter trots ett förbud mot fortsatt färd, ska överlastavgift påföras även för den färd som ägt rum efter förbudet.

8 b §²

Om det förskott som anges i 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen eller bilinspektören besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman eller bilinspektör får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om överlastavgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats.

Om förskottet enligt 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

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

¹ Senaste lydelse 2001:560.

² Senaste lydelse 2014:1409.

En polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut enligt 8 b § gäller, ska Polismyndigheten och Transportstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,

2. upphäva beslutet, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att Transportstyrelsen har beslutat i ärendet om överlastavgift.

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.

11 §⁴

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i femte stycket. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i 13 §. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett

³ Senaste lydelse 2014:1409.

⁴ Senaste lydelse 2015:444.

överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. *Återkallas eller förfaller det första överklagandet* av någon annan anledning, förfaller också det senare.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

En polismans eller bilinspektörs beslut enligt 8 a och 8 b §§ får inte överklagas.

överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. *Om det första överklagandet återkallas eller förfaller* av någon annan anledning, förfaller också det senare *överklagandet*.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

12 §

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

13 §

En polismans eller bilinspektörs beslut enligt 8 a § och Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som meddelats före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

Härigenom föreskrivs att 1, 2 c, 7 och 8 §§ lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller, om inte annat följer av lag eller annan författning, egendom som

1. tillfallit staten på grund av förverkande,
2. tillfallit staten enligt lagen (1938:121) om hittegods,
3. tagits i förvar enligt lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m.,
4. omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387),
5. omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken, eller
6. omfattas av 17 § *andra stycket* lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

6. omfattas av 23 § *andra stycket* klampningslagen (2024:000).

2 c §²

Egendom som omfattas av 17 § *andra stycket* lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av en sådan under rättelse som avses i 18 § den lagen eller, om sådan under rättelse inte ska lämnas, efter det att en under rättelse som anges i 11 § samma lag har delgivits. Om egendomen inte hämtas ut inom den tiden, ska egendomen hanteras på det sätt som anges i denna lag.

Egendom som omfattas av 23 § *andra stycket* klampningslagen (2024:000) ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av en sådan under rättelse som avses i 17 § den lagen eller, om sådan under rättelse inte ska lämnas, efter det att en under rättelse som anges i 16 § samma lag har *delgetts*. Om egendomen inte hämtas ut inom den tiden, ska egendomen hanteras på det sätt som anges i denna lag.

7 §³

Gör ägaren eller någon annan rättsinnehavare anspråk på egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som

Om ägaren eller någon annan rättsinnehavare gör anspråk på egendom som *är föremål för en sådan åtgärd som avses i 1 § 3–6*, ska egendomen lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om

¹ Senaste lydelse 2014:1438.

² Senaste lydelse 2014:1438.

³ Senaste lydelse 2014:1438.

omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska den lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

Har egendomen reparerats eller på annat sätt förbättrats, är den som gör anspråk på egendomen enligt första stycket skyldig att betala kostnaden för förbättringen innan egendomen lämnas ut. *Betalas inte förbättringskostnaden inom en månad efter det att särskild uppmaning delgivits rättsinnehavaren, får egendomen säljas i den ordning som anges i denna lag.*

den inte redan har sålts eller förstörts.

Om egendomen har reparerats eller på annat sätt förbättrats, är den som gör anspråk på egendomen enligt första stycket skyldig att betala kostnaden för förbättringen innan egendomen lämnas ut. *Om förbättringskostnaden inte betalas inom en månad efter det att en särskild uppmaning delgetts rättsinnehavaren, får egendomen säljas i den ordning som anges i denna lag.*

8 §⁴

Försäljning av egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd sker för statens räkning.

Har egendomen sålts, har ägaren eller någon annan rättsinnehavare rätt till ersättning. Ersättning betalas inte med högre belopp än som har influtit vid försäljningen. I de fall som avses i 7 § andra stycket ska kostnaden för förbättringen avräknas från ersättningen.

Ansökan om ersättning prövas av den myndighet som beslutat om försäljningen.

Försäljning av egendom som avses i 7 § första stycket sker för statens räkning.

Om egendomen har sålts, har ägaren eller någon annan rättsinnehavare rätt till ersättning. Ersättning betalas inte med högre belopp än som har inkommit vid försäljningen. I de fall som avses i 7 § andra stycket ska kostnaden för förbättringen avräknas från ersättningen.

⁴ Senaste lydelse 2014:1438.

Bilaga 2

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
2. För egendom som har omhändertagits enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd före den 1 januari 2025 gäller äldre föreskrifter.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § och 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §¹

I denna lag avses med

besiktningsorgan: ett sådant organ som anges i 4 kap. 2 §,

besiktningstekniker: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

bilinspektör: den som har anställning hos Polismyndigheten, *bilinspektör*: en tjänsteman inom Polismyndigheten med funktion som bilinspektör,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos Polismyndigheten,

tillverkare: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av den nationella tygodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om han eller hon inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som tygodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag.

I övrigt har *de beteckningar* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I övrigt har *ord och uttryck* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

5 kap.

3 §

En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som inte är i föreskrivet skick, om den fortsatta färdens skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet.

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).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

¹ Senaste lydelse 2020:532.

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 5 § och 7 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

5 §¹

Om ett fordon framförs i strid med förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

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

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

7 kap.

4 §²

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningsskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

1. anmälningsskrav i förordning (EG) nr 1071/2009,

2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som

5. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som

¹ Senaste lydelse 2022:465.

² Senaste lydelse 2022:465.

bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, *och*

5. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag.

Regeringen får även meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om cabotagettransport i förordning (EG) nr 1072/2009.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss,

6. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag, *och*

7. bestämmelser om anmälningskrav eller om användning av fordon i yrkesmässig trafik som har meddelats med stöd av denna lag.

Bilaga 2

Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

dels att 1 kap. 3 och 4 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 och 2 §§, 5 kap. 7 och 8 §§ och rubriken till 1 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 3 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. Inledande bestämmelser

1 kap. Ordförklaringar

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om taxitrafik.

I denna lag avses med taxitrafik: trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer, och taxiförarlegitimation: en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.

2 §

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

De ord och uttryck som används i denna lag för att beskriva olika slags fordon har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 §

Med bilinspektör avses i denna lag detsamma som i fordonslagen (2002:574).

5 kap.

7 §

Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verk-

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

stad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

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

8 §¹

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av polisman

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av *en* polisman *eller bilinspektör*

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av någon annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, eller

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

Polismannen eller bilinspektören får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad trots att registreringsskyltarna har tagits om hand.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

¹ Senaste lydelse 2019:381.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian En effektivare och mer rättssäker klampning kommit in ifrån Arbetsmiljöverket, Domstolsverket, Förvaltningsrätten i Falun, Förvaltningsrätten i Stockholm, Hässleholms tingsrätt, Integritetsskyddsmyndigheten, Justitiekanslern (JK), Jönköpings tingsrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Kommerskollegium, Kronofogdemyndigheten, Polismyndigheten, Regelrådet, Riksdagens ombudsmän (JO), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svea hovrätt, Sveriges advokatsamfund, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportindustriförbundet, Transportstyrelsen, Tullverket och Åklagarmyndigheten.

Yttrande har dessutom inkommit från en privatperson.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Företagarna, Näringslivets Regelnämnd, Näringslivets Transportråd, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Svenskt Näringsliv och Sveriges Bussföretag.