

Lagrådremiss

Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Visby den 3 juli 2014

Catharina Elmsäter-Svärd

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att det ska införas en ny lag som ska ange vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av polis- eller tulltjänstemans hindrande av fortsatt färd samt polis- eller tulltjänstemans beslut om att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Det föreslås att det ska finnas en möjlighet för en polisman eller tulltjänsteman att omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. För att söka efter sådan egendom ska en polisman eller tulltjänsteman få kroppsvisitera fordonets förare och genomgå fordonet eller fordonståget. Om det finns synnerliga skäl ska även fordonets passagerare få kroppsvisiteras. Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av sådan egendom inte är tillräckligt ska Polismyndigheten eller Tullverket få besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning). En åtgärd ska i normalfallet få bestå i högst 24 timmar, men om fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten ska åtgärden upphöra först när det inte längre finns skäl för den. Åtgärder som får bestå längre än 24 timmar ska kunna omprövas och överklagas till allmän domstol. Om omhändertagen egendom inte hämtas ut när åtgärden har upphört föreslås att egendomen ska få säljas eller förstöras.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2015.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.	9
3	Ärendet och dess beredning	12
4	Hindrande av fortsatt färd i gällande rätt	12
5	Det införs åtgärder för att effektivare hindra fortsatt färd.....	15
5.1	En ny lag föreslås	15
5.2	Åtgärder som får vidtas	20
5.2.1	Omhändertagande av egendom och klampning	20
5.2.2	Kroppsvsitation och genomsökning av fordon	26
5.2.3	Vem får besluta om åtgärder?.....	29
5.2.4	Fordonet får föras till närmaste lämpliga plats	31
5.2.5	Ansvar för fordon och last	32
5.2.6	En behovs- och proportionalitetsbedömning ska göras	33
5.3	På vilka grunder ska åtgärder få vidtas?.....	34
5.3.1	Utgångspunkter	34
5.3.2	Säkra verkställighet av sanktionsavgift	35
5.3.3	Hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen.....	41
5.3.4	Hindra fortsatt färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten	44
5.3.5	Hindra fortsatt färd med ett fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.....	46
5.4	Närmare om förfarandet	49
5.4.1	Beslutet ska delges de berörda	49
5.4.2	Protokollering.....	52
5.4.3	Förfarandet när en åtgärd upphör	53
5.5	Omprövning och överklagande	55
5.6	Egendom som inte hämtas ut och fordon som lämnas kvar efter att åtgärden upphört	58
6	Ikraftträdande.....	60
7	Konsekvenser.....	61
7.1	Konsekvenser för företag	61
7.2	Konsekvenser för statliga myndigheter	61

7.3	Konsekvenser för privatpersoner.....	62
8	Författningskommentar.....	63
8.1	Förslaget till lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.....	63
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.....	69
Bilaga 1	Sammanfattning av rapporten.....	70
Bilaga 2	Rapportens lagförslag.....	73
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	79

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd,
2. lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelse

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden.

Beslut om åtgärder

2 § Om ett sådant beslut som anges i 7 § första stycket 1–3, 8 § första stycket 1–3, 9 § första stycket 1–3 eller 10 § första stycket 1–2 har meddelats och det kan antas att förbudet inte kommer att följas, får i de fall som anges i 7–10 §§ en polisman eller tulltjänsteman omhänderta

1. fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden,
2. frakthandlingar, eller
3. registreringsskyltar.

En polisman eller tulltjänsteman som har beslutat om omhändertagande enligt första stycket ska skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

3 § Kan det av särskilda skäl antas att ett omhändertagande enligt 2 § inte är tillräckligt, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning).

4 § För att söka efter sådan egendom som anges i 2 § första stycket 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.

5 § Har ett beslut om omhändertagande eller klampning meddelats, får en polisman eller tulltjänsteman medge att fordonet eller fordonståget förs till närmaste lämpliga plats innan åtgärden verkställs.

6 § En åtgärd enligt denna lag får endast vidtas om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås.

På vilka grunder åtgärder får beslutas

Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift

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

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller
3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

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

Åtgärder i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

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

1. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
2. 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller
3. 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

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

Åtgärder i syfte att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

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

1. 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,
2. 32 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller
3. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

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

Åtgärder i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

10 § Omhändertagande eller klampning får vidtas om fordonets skick eller beskaffenhet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt

1. 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574), eller
2. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den.

Underrättelse

11 § Föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och fordonets registrerade ägare ska snarast delges beslutet om omhändertagande eller klampning och underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras.

Vid åtgärd enligt 10 § ska det samtidigt underrättas om möjligheten att begära omprövning.

Omprövning och överklagande

Omprövning

12 § I fall som anges i 10 § ska Polismyndigheten, om föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär det, skyndsamt ompröva ett beslut om omhändertagande eller klampning.

Polismyndighetens beslut enligt första stycket ska vara skriftligt och, om myndigheten finner att åtgärden ska bestå, innehålla de skäl som beslutet grundas på. Föraren och fordonets registrerade ägare ska underrättas om beslutet och hur beslutet kan överklagas.

Överklagande

13 § Ett beslut enligt 12 § som innebär att 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.

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

15 § Domstolen får besluta att åtgärden ska bestå eller att den ska upphöra.

16 § Har skälen för åtgärden upphört, ska Polismyndigheten upphäva omhändertagandet eller klampningen.

Förfarandet när en åtgärd upphör

17 § När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den från vilken egendomen omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna den 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.

18 § Om en åtgärd enligt 10 § har upphört, ska föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och fordonets registrerade ägare underrättas om att beslutet har upphört att gälla och om hur egendomen eller fordonet kan komma att hanteras.

Protokoll

19 § 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.

I 28 kap. rättegångsbalken finns bestämmelser om protokoll över kroppsvisitation.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

dels att 1,7 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 2 c §, av 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), <i>eller</i> | 4. omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), |
| 5. omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken. | 5. omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken, <i>eller</i> |
| | 6. omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:000) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. |

2 c §

Egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:000) 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.

¹ Senaste lydelse 2009:1172.

7 §²

Gör ägaren eller 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) *eller* egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken ska den lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

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 omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken *eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:000) 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.

8 §

Lydelse enligt SFS 2014:608

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) *eller* egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken sker för statens räkning.

Har egendomen sålts, har ägaren eller 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

Föreslagen lydelse

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 (2014:000) 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

² Senaste lydelse 2009:1172.

kostnaden för förbättringen av- stycket ska kostnaden för förbättringen avräknas från ersättningen. ringen avräknas från ersättningen.

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

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen gav den 30 maj 2013 Transportstyrelsen i uppdrag att bl.a. redovisa fördjupade analyser om konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon samt lämna de författningsförslag som behövs (dnr N2013/2816/TE). Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport till regeringen (Näringsdepartementet) den 28 februari 2014. En sammanfattning av rapporten finns som *bilaga 1*. Rapportens författningsförslag finns som *bilaga 2*.

Rapporten har remissbehandlats. En förteckning av remissinstanserna finns som *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2014/1093/TE).

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen bl.a. att det bör införas en effektivare möjlighet för polisen att hålla fordon i kvarstad, bl.a. genom klampning, och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag som möjliggör detta (se bet. 2013/14:TU14, rskr. 2013/14:217 och rskr. 2013/14:218).

4 Hindrande av fortsatt färd i gällande rätt

Allmänt

Det finns i dag ett antal bestämmelser som ger polisman och – i vissa fall – tulltjänsteman en möjlighet eller skyldighet att hindra ett fordon fortsatt färd. Det finns också bestämmelser som anger att en polisman under vissa förutsättningar ska besluta att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Regeringen har föreslagit att också bilinspektörer den 1 januari 2015 ska få befogenhet att besluta att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden i vissa fall, se propositionen Utökade befogenheter för civilanställda inom Polismyndigheten och Ekobrottsmyndigheten (prop. 2013/14:232). Oavsett om författningarna är formulerade så att ett fordon fortsatt färd ska hindras eller att det ska beslutas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden är avsikten med bestämmelserna att hindra att fordonet kör vidare.

Skälet till hindrandet kan vara av olika slag. Det kan vara fråga om att ett sådant beslut krävs för att upprätthålla trafiksäkerheten, för att hindra fortsatt lagöverträdelse eller för att säkerställa att vissa sanktionsavgifter betalas.

Hindrande av fortsatt färd av framför allt trafiksäkerhetsskäl

I förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter finns regler om kör- och vilotider. Förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. kompletterar viss EU-lagstiftning på området. Förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter inkorporerar den Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid

internationella vägtransporter (AETR) i svensk rätt och kompletterar denna. Bestämmelserna reglerar bl.a. hur långa en förarens körtider får vara per dag och per vecka, i vilken utsträckning föraren ska ta rast och omfattningen av dygns- och veckovilan. Reglerna har tillkommit för att de som arbetar med vägtransporter ska ha goda arbetsförhållanden och inte behöva köra orimligt långa arbetspass. Därutöver har regleringen också till syfte att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna på vägtransportområdet och se till att trafiksäkerheten upprätthålls. I 10 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och 32 § förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter finns det därför angivet att en polisman ska hindra fortsatt färd som sker i strid mot kör- och vilotidsregleringen. Hindrande ska ske om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats ska enligt angivna bestämmelser en polisman vidare hindra fortsatt färd med ett fordon i de fall då viss annan reglering av arbetsförhållandena på vägtrafikområdet har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten. I förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet finns också en bestämmelse i 15 § om att ett fordon ska hindras om det har framförts i strid mot förordningen eller mot en föreskrift som meddelats med stöd av den.

I andra författningar finns bestämmelser om att hindra fortsatt färd i syfte att upprätthålla trafiksäkerheten, t.ex. när det är fråga om ett trafikfarligt fordon eller när fordonet eller den fortsatta färden annars utgör en allvarlig olägenhet. Sålunda finns i 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) reglerat att en polisman ska 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. Vidare anger 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276) att en polisman ska hindra fortsatt färd som sker i strid mot förordningen eller mot någon föreskrift som meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet. Polisman ska enligt förordningen också hindra fortsatt färd om vissa regler om maximilast, axeltryck eller bruttovikt har överträtts.

Ytterligare bestämmelser som reglerar hindrande av fortsatt färd finns i 5 kap. 8 § körkortslagen (1998:488), 32 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister och 15 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

I lagstiftningen som reglerar yrkestrafik på väg finns bl.a. bestämmelser om rätten att driva yrkesmässig trafik, vilka krav som transportföretag ska uppfylla för att få bedriva sådan trafik och de tillstånd som behövs för detta. Rätten att bedriva yrkesmässig trafik och under vilka villkor detta får ske regleras såväl i ett antal EU-förordningar som i nationell rätt, framför allt genom förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Reglerna har tillkommit bl.a. för att säkerställa en rättvis och effektiv konkurrens på vägtransportområdet, höja nivån på yrkeskunnandet inom branschen och öka trafiksäkerheten. I dessa författningar finns regler om att en polisman eller en tulltjänsteman får hindra fortsatt färd om fordonet framförts i

strid mot bestämmelserna i angivna författningar eller mot sådan reglering som dessa hänvisar till. Polisman eller tulltjänstemannen får dock i samtliga fall medge att fordonet 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 polisman eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

Slutligen finns en möjlighet att hindra fortsatt färd med ett fordon som framförts i strid mot ett tillfälligt förbud mot trafik inom vissa områden, som kan meddelas enligt lagen (1990:1079) om tillfälliga bilförbud.

Hindrande av fortsatt färd för att säkerställa betalning av sanktionsavgift

I ett antal författningar finns det stadgat att sanktionsavgifter i vissa fall ska påföras t.ex. förare eller ägare av fordon. Möjligheterna att få till stånd verkställighet utomlands när det gäller sanktionsavgifter är dock mycket begränsade. Mot denna bakgrund har det införts bestämmelser om förskott på avgiften i de fall den betalningsskyldige har sin hemvist utomlands. För att systemet ska bli effektivt har bestämmelserna kombinerats med regler som syftar till att framtvunga betalning genom att polisman ska besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden till dess förskottet eller sanktionsavgiften betalats. Sålunda ska enligt 9 kap. 9 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. sanktionsavgift påföras en förare som brutit mot vissa regler om kör-, rast- och vilotider där överträdelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks i Sverige. Om den som ska påföras avgiften inte har hemvist i Sverige ska en polisman, enligt 10 kap. 5 § samma förordning, vid vägkontrollen besluta om förskott på sanktionsavgiften. Förskottet ska betalas till polismyndigheten. Om inte förskottet betalas omedelbart i samband med kontrollen ska polisman, enligt 10 kap. 6 § i förordningen, besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Ett sådant beslut får underlåtas om det finns synnerliga skäl. Förbudet gäller tills förskottet har betalats eller, om sanktionsavgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. Av 10 kap. 8 § framgår bl.a. att en polismans beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden skyndsamt ska underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå. Motsvarande bestämmelser om sanktionsavgift, förskott och beslut att färden inte får fortsätta finns i 22 a § och 25 a–26 b §§ förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

Systemet för verkställighet av överlastavgift är konstruerat på liknande sätt. I 8 a–d §§ lagen (1972:435) om överlastavgift finns det angivet att förskott ska beslutas om den som ska påföras överlastavgift inte har hemvist i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge. Överlastavgift omfattas dock av lagen (1990:226) om handräckning i skatteärendet mellan de nordiska länderna. I fallen med överlastavgift finns det alltså inte några verkställighetsproblem när de avgiftsskyldiga har hemvist i Norden. Systemet att verkställa betalning genom att besluta om förskott och att fordonet inte får fortsätta vägen riktas därför inte mot dem.

Vidare föreslog regeringen den 22 maj 2014 att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser

om cabotagettransport i förordning (EG) nr 1072/2009 (jfr prop. 2013/14:234 Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport på väg). Syftet med förslaget är att den som utför cabotagettransport på väg i strid med EU:s s.k. godsförordning (förordning (EG) nr 1072/2009) bör påföras sanktionsavgift i stället för böter. Transportstyrelsen lämnade i en rapport till regeringen den 28 februari 2014 förslag till hur en förordningsreglering med ett sådant sanktions-system kan se ut. Bland annat föreslås i rapporten att en polisman ska ges möjlighet att besluta om förskott av sanktionsavgiften och att, om förskottet inte betalas i samband med kontrollen, polismannen ska kunna besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. För det fall riksdagen antar regeringens förslag avser regeringen att bereda Transportstyrelsens förslag vidare.

5 Det införs åtgärder för att effektivare hindra fortsatt färd

5.1 En ny lag föreslås

Regeringens förslag: Det införs en ny lag som reglerar vilka åtgärder som får vidtas vid ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser utom en tillstyrker eller har ingen erinran mot att det införs bestämmelser om hur beslut att hindra fortsatt färd ska kunna verkställas. *Transportindustriförbundet* anser att de föreslagna åtgärderna inte bör införas utan att åtgärder i stället bör företas i form av förebyggande kontroller.

Skälen för regeringens förslag

Det saknas regler om vilka åtgärder som får vidtas vid hindrande av fortsatt färd

En polisman eller tulltjänstemans hindrande av fortsatt färd eller ett beslut av en polisman att fordonet inte får fortsätta färden kan förekomma enligt en rad olika författningar och för att tillgodose olika ändamål. Hur färden faktiskt ska hindras eller vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett meddelat förbud följs är dock inte reglerat i någon författning. Frågan om vilka åtgärder som kan vidtas för att hindra ett fordons fortsatta färd har heller inte närmare berörts i de lagstiftningsärenden som föregått respektive bestämmelse. Det har framförts synpunkter på denna ordning. I samband med att nya verkställighetsregler för överlastavgifter infördes (se prop. 2003/04:160) uttalade till exempel Lagrådet att lagrådsremissen innehöll mycket knapphändiga uppgifter om vilka faktiska åtgärder som polisen kan vidta för att hindra att ett fordon fortsätter sin färd – något som också påtalats av remiss-

instanserna – och att det inte minst var av intresse vilka möjligheter som finns att vidmakthålla hindret under längre tid i de fall då betalning dröjer. Regeringen anförde i propositionen att en förare som kör vidare trots att en polisman beslutat att fordonet inte får fortsätta färden torde göra sig skyldig till överträdelse av myndighets bud (17 kap. 13 § brottsbalken) och att en polisman enligt 22 § polislagen (1984:387) får stoppa ett fordon eller annat transportmedel om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott. Regeringen ansåg därför att polisen förfogade över tillräckliga medel att faktiskt hindra att ett fordon fortsätter färden. När det gäller möjligheten att vidmakthålla hindret under längre tid anfördes att denna är beroende av att polisen följer upp att beslutet åtltyds (a. prop. s. 127 f.). Frågan om vilka åtgärder som polisen kan vidta för att säkerställa att förbudet följs återkom dock vid beredningen av den nya lagstiftningen för yrkestrafik och taxi. Rikspolisstyrelsen ansåg i det lagstiftningsärendet att det av lagtexten borde framgå vad polisen ska göra för att hindra fortsatt färd. Då frågan inte hade behandlats i den underliggande promemorian fann regeringen att det inte fanns underlag för att omhänderta synpunkten i det lagstiftningsärendet (prop. 2011/12:80 s. 90).

Det saknas alltså uttryckliga bestämmelser som reglerar vilka befogenheter polisen eller Tullverket har för att hindra fortsatt färd, utöver möjligheten för polisen att stoppa ett fordon för att kunna lagföra en förare som trots förbud har kört vidare.

Andra befintliga instrument är inte tillräckliga eller ändamålsenliga

I 26 kap. rättegångsbalken finns bestämmelser om förvar och kvarstad. Dessa åtgärder riktar sig mot den som misstänks för ett brott. Regeringen syftar till att säkra verkställighet av ekonomiska förpliktelser som kan komma att ådömas den misstänkte på grund av brottet. Kvarstad beslutas av domstol. Åklagare, och under vissa förutsättningar, polisman, får i avvaktan på ett beslut om kvarstad provisoriskt ta den misstänktes egendom i förvar. Någon möjlighet att ta egendom i förvar för att säkra verkställighet av sanktionsavgift finns dock inte. Det huvudsakliga syftet med ett beslut att förbjuda ett fordon fortsatta färd kan dessutom vara ett annat än att säkra verkställighet av en ekonomisk förpliktelse. Sådant beslut kan t.ex. fattas av trafiksäkerhetsskäl.

Regler om beslag finns i 27 kap. rättegångsbalken och i vissa specialförfattningar. Beslag enligt rättegångsbalken kan ske i tre huvudsyften, nämligen att säkra föremål som skäligen kan antas ha betydelse för utredning om brott, som har avhärts någon genom brott eller för att säkra ett kommande förverkande. Att hindra fortsatt färd faller utanför ändamålen med beslag.

I 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott finns en särskild bestämmelse om förverkande av fordon. Enligt den paragrafen och 27 kap. 1 § rättegångsbalken får ett fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen tas i beslag och därefter förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Bestämmelsen i trafikbrottslagen kan exempelvis aktualiseras vid trafiknykterhetsbrott eller vårdslöshet i trafik. Vidare kan enligt 24 a § polislagen fordonsnycklar eller annat som behövs för färden

eller, om så krävs, fordonet tillfälligt omhändertags för att förhindra trafiknykterhetsbrott. Lagrummet ger också en rätt att kroppsvisitera den som riskerar att göra sig skyldig till sådant brott, och att genomsöka fordonet. Hindrande av fortsatt färd kan dock aktualiseras i en rad andra situationer än när brott enligt trafikbrottslagen är för handen.

Det finns således olika typer av tvångsåtgärder som i vissa fall eventuellt skulle kunna vara tillämpliga i situationer där det också finns möjlighet att hindra ett fordonets fortsatta färd. Dessa åtgärder är dock inte avsedda för nu aktuella situationer, eller inte lämpliga eller ens tillämpliga för samtliga de fall då det kan bli fråga om att hindra fortsatt färd.

Då det i realiteten saknas verktyg för att se till att fordonet inte förflyttas krävs det därför att en polisman eller en tulltjänsteman rent faktiskt förhindrar den fortsatta färden genom att fysiskt övervaka fordonet under tiden som förbudet består. En sådan ordning är såväl kostsam som tidskrävande och det saknas i realiteten resurser att genomföra sådan fysisk övervakning i dag. Möjligheterna att effektivt övervaka efterlevnaden av bestämmelserna är därför begränsade, med resultat att fordonet kan avvika efter kontrollen trots att det finns ett förbud att fortsätta färden. Transportstyrelsen anför i sin rapport att poliser som arbetar med tung trafik har framfört synpunkter kring svårigheten att tillämpa och verkställa förbud mot fortsatt färd och att det förekommer att ett fordon som har förbjudits att fortsätta färden vid ett senare tillfälle påträffas på annan plats och att samma brist som föranlett förbudet då fortfarande finns. Det har också framkommit att det i viss mån upplevs som fruktlöst att genomföra kontroller enligt de författningar som föreskriver hindrande av fortsatt färd eftersom det är oklart vad som får göras och vilka åtgärder som får vidtas i dessa sammanhang. Som ett resultat av att det saknas möjligheter att i praktiken verkställa ett förbud mot fortsatt färd riskerar regelefterlevnaden att minska. Att det inte kan säkerställas att trafikfarliga fordon eller förare inte följer förbudet kan i sin tur leda till att trafiksäkerheten äventyras. Bristande regelefterlevnad kan dessutom leda till att konkurrensen inom transportbranschen snedvrids och att andra transportpolitiska mål inte heller uppnås.

Det behövs effektivare åtgärder för att hindra ett fordonets fortsatta färd

De medel som i dag står till buds är således otillräckliga eller alltför resurskrävande. Det framstår därför som motiverat att införa ett regelverk som tillhandahåller effektivare verktyg för att verkställa förbud mot fortsatt färd och säkra regelefterlevnaden. En sådan reglering skulle syfta till att ge myndigheterna utökade verktyg för att faktiskt förhindra fortsatt färd då regelöverträdelser har skett. Därmed skapas bättre förutsättningar för att beslut om hindrande kan upprätthållas så som lagstiftaren har avsett. Om bättre regelefterlevnad kan säkerställas, uppnås i högre utsträckning de syften som ligger bakom den gällande regleringen på trafikområdet.

Mot behovet av att ge myndigheterna utökade verktyg för att säkerställa regelefterlevnad på vägtrafikområdet har det anförts att en förare som kör vidare trots att en polisman eller en tulltjänsteman beslutat att fordonet inte får fortsätta sin färd gör sig skyldig till överträdelse av myndighets bud. Som redogjorts för ovan finns då möjlighet för polisen

att åter stoppa ett sådant fordon. Detta kräver dock att en polisman eller tulltjänsteman följer upp att beslutet om att förbjuda fortsatt färd åtlids genom att försäkra sig om att fordonet inte flyttats, vilket i första hand torde behöva ske genom att återvända till den plats dit fordonet anvisades när förbudsbeslutet meddelades. Har fordonet avlägsnats från den anvisade platsen krävs troligen tämligen omfattande insatser för att åter lokalisera fordonet och stoppa det. En sådan ordning är resurskrävande och sannolikheten för att sådana möjligheter utnyttjas är därför låg. Om fordonet fortsätter färden trots förbud, är det föraren som gör sig skyldig till överträdelse av myndighets bud. Det är som regel transportföretaget, inte föraren, som i första hand drabbas ekonomiskt av ett beslut om förbud mot fortsatt färd. Intresset av att bryta mot ett meddelat förbud att fortsätta färden ligger därför normalt hos företaget, inte den enskilde föraren. Att ingripa straffrättsligt mot föraren ger därför inte den eftersträvade effekten.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen således att det ska införas en reglering av vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att förbud mot fortsatt färd följs.

Allmänt om åtgärdernas tillåtlighet samt författningsform

Transportstyrelsen har föreslagit att de åtgärder som ska införas bl.a. är omhändertagande av viss egendom med anknytning till fordonet, fastlåsning av fordonet (s.k. klampning), kroppsvisitation av förare och passagerare samt genomsökning av fordonet. Det finns därför anledning att något beröra möjligheten att allmänt sett vidta sådana åtgärder och i så fall på vilken författningsnivå regleringen ska ske.

I 2 kap. regeringsformen finns bestämmelser som reglerar de grundläggande fri- och rättigheter som den enskilde åtnjuter gentemot det allmänna. Bestämmelser om skydd för den kroppsliga integriteten och rörelsefriheten finns i 4–8 §§. Av intresse är framför allt 6 § första stycket, enligt vilken bestämmelse var och en gentemot det allmänna är skyddad bl.a. mot kroppsvisitation samt mot husrannsakan och liknande intrång. Vidare är enligt 8 § den som är svensk medborgare tillförsäkrad rörelsefrihet inom landet och en frihet att lämna det. Av 20 § framgår att rättigheterna i bl.a. 6 och 8 §§ inte är absoluta utan att de får begränsas genom lag. Sådana begränsningar får enligt 21 § göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett dem. Kroppsvisitation och åtgärder som kan anses medföra en inskränkning i rörelsefriheten kräver, om de har bedömts uppfylla bl.a. proportionalitetskravet, således stöd i lag.

Till den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) finns flera tilläggsprotokoll, av vilket det första bl.a. reglerar äganderätten. Konventionen och dess tilläggsprotokoll gäller som svensk lag. Av artikel 1 i första tilläggsprotokollet framgår att varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt till respekt för sin egendom och att ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. Artikel 1 föreskriver dock vidare att en stat har 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 eller av böter och viten. Kravet på att inskränkningarna i egendomsskyddet ska vara lagliga innebär inte bara att det ska finnas ett stöd för inskränkningarna i inhemsk lag. Det ställs också krav på att den inhemska lagen är tillgänglig och tillräckligt tydlig för att göra ingreppet i äganderätten förutsebart och att den har ett sådant innehåll att den tillfredsställer rimliga rättssäkerhetskrav. Om de föreslagna åtgärderna anses innebära en inskränkning av rättigheterna enligt artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen, krävs således också stöd i lag om åtgärderna i övrigt uppfyller kravet på proportionalitet.

Regeringen konstaterar sammanfattningsvis att det för vissa av de åtgärder som övervägs krävs stöd i lag enligt bestämmelserna i regeringsformen och att det för åtgärderna i övrigt beroende på deras utformning och innebörd också kan krävas stöd i lag. Oavsett hur denna bedömning utfaller anser regeringen att samtliga åtgärder bör regleras i lag. Det bör nämnas att i tidigare lagstiftningsärenden som gett polisen möjligheter att bl.a. stoppa fordon samt tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller fordonet, har förfarandet reglerats i lag, se bl.a. prop. 1996/97:175 respektive 2003/04:159. Regeringen återkommer i avsnitt 5.3 med en närmare bedömning av de enskilda åtgärdernas tillåtlighet.

Åtgärderna bör regleras i en ny lag

När det gäller frågan om var regleringen ska placeras har Transportstyrelsen föreslagit att regleringen ska samlas i en ny lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget. Ett alternativ hade varit att införa de föreslagna bestämmelserna om åtgärder i befintliga författningar som reglerar hindrande av fortsatt färd. En sådan lösning hade i vissa hänseenden kunnat vara lämpligare, men är av skäl som nyss nämnts inte möjlig att välja i de fall där den grundläggande regleringen finns i förordning. Lösningen med en särskild lag är därför den lämpligaste.

Regeringen föreslår således att den nya regleringen införs som en ny lag benämnd lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Polisen omorganiseras

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2013 att de 21 polismyndigheterna och Rikspolisstyrelsen ska ombildas till en myndighet, Polismyndigheten, den 1 januari 2015. Riksdagen har antagit förslaget, se bet. 2012/13:JuU1, rskr 2012/13:124. Därefter överlämnade regeringen den 17 mars 2014 propositionen En ny organisation för polisen (prop. 2013/14:110), med förslag till författningsändringar för att bl.a. byta benämningen polismyndighet till Polismyndigheten. Riksdagen har antagit förslagen i propositionen. Regeringen utfärdade den 12 juni de lagändringar som omfattas av propositionen. Författningsändringarna kommer att träda i kraft den 1 januari 2015.

Mot bakgrund av de kommande författningsändringarna har regeringen i denna lagrådsremiss använt benämningen Polismyndigheten i den föreslagna lagtexten.

5.2 Åtgärder som får vidtas

5.2.1 Omhändertagande av egendom och klampning

Regeringens förslag: Om ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har fattats och det kan antas att ett sådant förbud inte kommer att följas, får fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar eller registreringsskyltar omhändertas.

Kan det av särskilda skäl antas att ett omhändertagande inte är tillräckligt, får fordonet eller fordonståget förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning).

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås att klampning ska kunna ske medelst elektronisk utrustning för intensivövervakning. I rapporten föreslås inte att annat föremål som behövs för färden ska kunna omhändertas.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän, Arbetsmiljöverket, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Malmö, Kommerskollegium, Konsumentverket, Kronofogdemyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Skatteverket, Statskontoret, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges Trafikskolors Riksförbund samt Svensk Försäkring och Trafikförsäkringsföreningen* har inget att erinra eller ställer sig i allt väsentligt positiva till förslagen. *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget att klampning ska få ske för att säkerställa betalning av förskott på sanktionsavgift och för att förhindra fortsatt brottslighet då en sådan åtgärd kan vara ett effektivt sätt att genomföra ett förbud om fortsatt färd. *Solna tingsrätt* anser att de föreslagna åtgärderna är rimliga och även angelägna i syfte att säkerställa att förbud mot fortsatt färd kan verkställas. *Arbetsmiljöverket* tillägger att förslagen förbättrar förutsättningarna för laglig yrkestrafik och medför mindre risk för osund konkurrens. Bestämmelser som ger polisen möjlighet att ingripa på området har vidare en positiv inverkan på arbetsmiljön inom yrkestrafiken. Också *Landsorganisationen i Sverige (LO)* och *Svenska Transportarbetareförbundet* menar att det är angeläget att transport- och trafikregler följs då det förbättrar transportarbetarnas arbetsmiljö och övriga arbetsvillkor. De föreslagna åtgärderna utgör enligt LO och Svenska Transportarbetareförbundet ett viktigt bidrag för att uppnå bättre trafiksäkerhet och konkurrensneutralitet på transportmarknaden.

Även *Brottsförebyggande rådet (Brå)* ser i huvudsak positivt på att det ges möjlighet att vidta föreslagna åtgärder i syfte att säkerställa att beslut om förbud mot fortsatt färd följs eftersom regelefterlevnad är viktigt från säkerhets- och legitimitetsperspektiv. Brå vill dock väcka frågan om inte den mest ingripande åtgärden, klampning, i ett första steg bör förbehållas de förbud som grundar sig på att fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Frågan om att utöka åtgärden till andra typer av förbudsbeslut kan ske om behov konstateras efter utvärdering.

Sveriges Åkeriföretag instämmer i huvudsak i rapportens förslag men anser att den normala åtgärden för att effektivt hindra fortsatt färd bör vara klampning eftersom metoden som ska användas för att verkställa

förbudsbeslutet måste vara helt tillförlitlig. Klampning ska vidare kunna gälla för hela fordonståget, inte bara fordonet. Vad gäller förslaget att omhänderta fordonets frakthandlingar kan det finnas skäl att i stället ange ”handlingar i fordonet eller fordonståget”, då det kan förekomma andra handlingar som bör vara möjliga att omhänderta. Det bör i vart fall klargöras att det inte finns frakthandlingar för själva fordonet i sig men att det däremot finns frakthandlingar för godset i form av fraktsedlar. *Svenska Transportarbetareförbundet* vill påpeka att omhändertagande av frakthandlingar, fordonsnycklar och registreringsskyltar är ett slag i luften eftersom de inte förhindrar fortsatt färd och de lätt kan ersättas med dubletter eller kopior. Av denna anledning bör klampning som åtgärd prioriteras.

Malmö tingsrätt menar å sin sida att omfattningen av såväl beslut om hindrande av fortsatt färd som antalet trafikanter som trots ett sådant beslut ändå kör vidare är oklart, varför behovet av de föreslagna åtgärderna är osäkert och dess konsekvenser svåra att överblicka. I rapporten saknas vidare en redogörelse för vilka konkreta omständigheter som medför att det kan antas att ett förbud mot fortsatt färd inte kommer att följas och vilka särskilda skäl som krävs för att de mindre ingripande åtgärderna inte ska anses vara tillräckliga. Det saknas också en diskussion om vilken inverkan en åtgärds upphörande kan ha på den fortsatta efterlevnaden av ett förbud mot fortsatt färd som alltså gäller. *Göteborgs tingsrätt* framför liknande invändningar och har även betänkligheter kring proportionaliteten i förslaget, då vissa åtgärder är ingripande och straffvärdet på brott eller förseelser avseende aktuella beslut är tämligen lågt.

Transportindustriförbundet anser att klampning inte är proportionerligt i förhållande till bl.a. gärningarnas straffvärde och det extra arbete och kostnader som en sådan åtgärd kan medföra, varför möjlighet att vidta sådan åtgärd inte bör införas. Åtgärder bör i stället företas i form av förebyggande kontroller, t.ex. av fordonets skick och bruket av färdskrivare, och att fordonet bogseras till en verkstad för att avhjälpa en konstaterad brist.

Datainspektionen konstaterar att det föreslås att klampning ska kunna ske med hjälp av elektronisk utrustning för intensivövervakning och att positioneringssystem baserade på GPS och GSM lyfts fram som tänkbare lösningar, vilket möjliggör en närgående kartläggning av fordons och enskildas rörelsemönster. *Datainspektionen* menar att detta kräver att integritetsaspekter och personuppgiftsbehandling utreds och analyseras innan det går att ta ställning till om förslaget i denna del är proportionerligt och om ytterligare författningsändringar är nödvändiga. Även *Malmö tingsrätt* och *Göteborgs tingsrätt* framför liknande synpunkter. *Brottsförebyggande rådet* anser att det visserligen är positivt att lagförslaget formuleras på ett teknikneutralt sätt men att det är svårt att se vad som motiverar den typ av mer avancerad och integritetskränkande utrustning som elektronisk övervakning innebär.

Skälen för regeringens förslag

Grundläggande förutsättningar för att få vidta åtgärder

En grundläggande förutsättning för att kunna vidta åtgärder enligt lagen är att en polisman eller tulltjänsteman med stöd av redan gällande regler har hindrat fortsatt färd eller att en polisman har beslutat att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. I avsnitt 4 redogörs för de författningar enligt vilka det finns en möjlighet att förbjuda den fortsatta färden. Som där anges har också regeringen i propositionen Utökade befogenheter för civilanställda inom Polismyndigheten och Ekobrottsmyndigheten (prop. 2013/14:232) föreslagit att även en bilinspektör ska ha befogenhet att i vissa fall fatta ett sådant beslut. Ett beslut att förbjuda ett fordon eller fordonståg att fortsätta färden förutsätter att det framförts i strid mot bestämmelse i viss befintlig författning eller i strid mot ett villkor som har meddelats med stöd av sådan författning. Grunden för att förbjuda den fortsatta färden finns alltså i den författning som reglerar förutsättningarna för detta i den specifika situationen och den nu föreslagna lagen utgör således en komplettering av det befintliga regelverket.

Föreslagna åtgärder

För att säkerställa att ett beslut om att hindra eller förbjuda ett fordon eller fordonstågs fortsatta färd följs har Transportstyrelsen föreslagit att fordonets frakthandlingar, nycklar eller registreringsskyltar ska få omhändertas. Om detta inte anses tillräckligt, ska det enligt Transportstyrelsens förslag även finnas en möjlighet att förse fordonet med en låsanordning (s.k. klampning).

När det gäller omhändertagande av fordonsnycklar och registreringsskyltar kan det konstateras att det i ett flertal författningar redan finns motsvarande möjligheter att omhänderta sådan egendom. Enligt 24 a § polislagen (1984:387) har en polisman möjlighet att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, själva fordonet i syfte att förhindra rattfylleribrott. För att leta efter egendom som får omhändertas finns i andra stycket samma lagrum en rätt att kroppsvisitera den som kan göra sig skyldig till brottet och att genomöka fordonet. Enligt lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott ges tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen samma befogenheter som en polisman har enligt 24 a § polislagen. Registreringsskyltar får omhändertas enligt 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211), 6 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227) och 28 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Dessa åtgärder används alltså redan i olika sammanhang inom vägtrafikområdet. Frågan är då om åtgärderna är proportionerliga för de ändamål som de avser att tillgodose i förevarande fall.

Av avsnitt 5.1 framgår att om åtgärder direkt eller indirekt medför begränsningar i den grundlagsfästa rörelsefriheten får begränsningarna göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som föranlett dem. För att tillgodose Europakonventionens krav på skydd för egendom krävs att lagstiftningen är i

överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter och viten.

Syftet med de föreslagna åtgärderna är att säkerställa att ett redan fattat beslut om att ett fordon eller fordonstågs färd ska hindras efterlevs. Den enda åtgärd som i dag anses kunna vidtas för att förhindra att någon bryter mot ett sådant beslut är att en polisman eller tulltjänsteman fysiskt ställer sig i vägen för fordonet och på så sätt hindrar att det körs iväg. Eftersom det befintliga regelverket ger en rätt att begränsa den enskildes användning av ett fordon, får regler som ger bättre möjlighet att se till att förbudet följs också anses godtagbara så länge åtgärden ligger inom ramen för vad som kan anses vara proportionerligt. De av Transportstyrelsen föreslagna åtgärderna i form av omhändertagande av viss egendom och klampning avser enligt regeringens mening att tillgodose sådana viktiga allmänna intressen att detta väger över de men som åtgärderna kan medföra för den enskilde. Det finns därmed också tillräckligt stöd för att införa åtgärderna som sådana.

Transportstyrelsen har föreslagit att åtgärderna ska få vidtas för flera syften, dels för att säkra verkställighet av förskott på böter eller sanktionsavgift, dels för att förhindra fortsatta överträdelser av viss yrkestrafiklagstiftning, dels för att hindra trafik med fordon där antingen föraren eller fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Frågan om åtgärdernas proportionalitet i relation till de syften som grundförfattningarna avser att tillgodose besvaras därför lämpligast i de avsnitt där övervägandena om vilka författningar som ska omfattas återfinns. Proportionaliteten i en åtgärd är också beroende av hur länge åtgärden får bestå. Frågan om en åtgärds varaktighet avhandlas därför också under respektive avsnitt. Regeringen hänvisar således till avsnitt 5.3.2–5.3.5 för en bedömning av proportionaliteten i respektive fall. Regeringen övergår därmed till att närmare redogöra för de föreslagna åtgärderna.

Omhändertagande av egendom

Enligt vad som framgår ovan delar regeringen Transportstyrelsens bedömning att det bör vara möjligt att omhänderta viss egendom. Även om det är så som *Svenska Transportarbetarförbundet* uppger att ett omhändertagande inte alltid faktiskt hindrar att fordonet körs vidare bör åtgärderna införas. Om en tvångsåtgärd bedöms behöva vidtas, gäller som grundläggande princip att aldrig vidta en mer ingripande åtgärd än som behövs med beaktande av omständigheterna i det aktuella fallet. Det är t.ex. inte självklart att alla har med sig en extranyckel till fordonet. I normalfallet bör det snarare kunna antas att omhändertagande av en nyckel också innebär att fordonet inte kan köras vidare. Det bör vidare beaktas att ett omhändertagande av fordonets registreringsskyltar bör avhålla föraren från att köra vidare eftersom det i många fall är straffbart att köra fordon som saknar föreskriven skyltning. Om frakthandlingar omhändertas kan det antas att den fortsatta transporten försvåras eller omöjliggörs eftersom föraren temporärt inte har tillgång till de handlingar som krävs för att slutföra transporten. Naturligtvis finns en möjlighet att skaffa fram kopior på handlingarna, men detta kan ta tid. Det kan därför inte uteslutas att det i vissa fall är en effektiv åtgärd att omhänderta frakthandlingar. Det förhållandet att det i vissa situationer

kanske inte är en effektiv åtgärd att omhänderta viss egendom bör inte hindra att det genomförs en sådan möjlighet. Även frakthandlingar bör således kunna omhändertas. Med frakthandling får förstås handlingar som rör godset, t.ex. fraktsedlar och eventuella tullhandlingar. *Sveriges Åkeriföretag* har föreslagit att även andra handlingar bör kunna omhändertas, t.ex. registreringshandlingar, försäkringskort, transportörens gemenskapstillstånd, förartillstånd samt de handlingar som ska kunna företas enligt EU:s godsförordning (förordning (EU) nr 1072/2009). Det saknas dock tillräckligt beredningsunderlag för att nu föreslå att även andra typer av handlingar än frakthandlingar ska kunna omhändertas.

När det gäller omhändertagande av fordonsnycklar kan man även tänka sig fall där fordonet inte startas med hjälp av en nyckel utan med något annat, liknande föremål eller med ett kort. Annan sådan egendom som behövs för färden bör därför enligt regeringens mening också omfattas av bestämmelsen.

Omhändertagande av angiven egendom bör få ske om det kan antas att beslutet att färden inte får fortsätta inte kommer att respekteras. Det ska finnas konkreta omständigheter som ger stöd för antagandet att hindrandebeslutet inte kommer att följas. Om föraren exempelvis betar sig på ett sådant sätt att det finns skäl att tro att han eller hon kommer att fortsätta köra fordonet efter att kontrollen avslutats eller om det finns andra omständigheter som pekar på att förbudet inte kommer att respekteras, kan egendom omhändertas. Beroende på omständigheterna kan det vara tillräckligt att endast omhänderta fordonsnycklarna, men om det anses nödvändigt kan flera av de angivna föremålen omhändertas.

Klampning

I en del fall kan det finnas skäl att tro att omhändertagande av egendom inte utgör en tillräcklig åtgärd. Det kan därför behöva vidtas kraftfullare åtgärder för att säkerställa att fortsatt färd inte äger rum. Om det t.ex. finns anledning att tro att föraren har tillgång till dubletter av omhändertagen egendom, exempelvis reservnycklar eller liknande, eller att han eller hon på ett enkelt sätt kan få tag i ersättning för den egendom som omhändertagits, kan det finnas behov av att vidta andra åtgärder. Transportstyrelsen har föreslagit att det i sådant fall bör finnas en möjlighet att klampa fordonet i syfte att säkerställa att det inte förflyttas. Regeringen delar bedömningen och anser att en sådan åtgärd bör kunna äga rum om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande inte är tillräckligt för att hindra den fortsatta färden. Regeringen delar således inte *Sveriges Åkeriföretags* och *Svenska Transportarbetareförbundets* åsikt att klampning bör vara den normala åtgärden.

Klampning ska i regel ses som den mest ingripande åtgärden. Möjligheten att uppnå syftet med en mindre ingripande åtgärd, såsom att omhänderta egendom, ska alltså först övervägas innan klampning kan beslutas. I undantagsfall kan det dock inte uteslutas att det kan vara mindre ingripande för den enskilde att klampa fordonet än att omhänderta egendom. Ett exempel kan vara att föraren – även om fordonet inte får fortsätta färden – ändå behöver ha tillgång till detta, exempelvis om han eller hon har sin sovplats i förarhytten. Under vissa

förhållanden skulle därför klampning kunna bedömas vara mer lämpligt än att omhänderta fordonsnycklarna.

Klampning förekommer inte i Sverige i dag och det finns därför inte heller någon definition av vad som avses med klampning. I betänkandet Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109) föreslogs att det skulle införas en möjlighet att under vissa förutsättningar klampa felparkerade fordon. Klampning definierades i betänkandet som användande av mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordon's hjul. Transportstyrelsen har i sin rapport anført att definitionen bör ges en mer teknikneutral utformning och föreslagit att klampning ska definieras som att ett fordon ska förses med mekanisk låsanordning eller elektronisk utrustning för intensivövervakning. Enligt rapporten möjliggör en sådan definition teknisk utveckling på området och förutsätter inte heller att det nödvändigtvis är fordonets hjul som låses fast.

Regeringen instämmer också i att lagstiftningen bör utformas teknikneutralt så att den möjliggör teknisk utveckling. Enligt regeringens mening bör det inte i lagen anges vilken typ av låsanordning som ska användas vid fastlåsnings. En författning bör inte i onödan reglera val av tekniska lösningar eller genom sin terminologi anknyta till för tillfället tillgänglig teknik utan vara teknikneutral. En reglering som gör det möjligt att använda flera olika tekniska lösningar bör därför väljas. En sådan lösning kan också väntas underlätta den praktiska tillämpningen av lagstiftningen. Regeringen föreslår därför att klampning – utöver att avse en mekanisk låsanordning – även ska kunna utföras med hjälp av elektronisk eller annan typ av utrustning. Definitionen bör med andra ord inte kräva att det är fordonets hjul som låses fast. Oavsett utrustning är det naturligtvis väsentligt att den inte på ett enkelt sätt kan avlägsnas eller manipuleras.

Det är dock viktigt att framhålla att regleringen inte bör ge utrymme för elektronisk övervakning av fordonet som består i en fortlöpande registrering av fordonets position. Enligt Transportstyrelsens förslag ska klampning kunna utföras med hjälp av elektronisk utrustning för intensivövervakning. I rapporten anføres att polisen i dag har ett system baserat på GPS-teknik, som används för att övervaka efterlevnad av beslut om kontaktförbud och att liknande teknik borde vara möjlig att använda även för att övervaka förbud mot fortsatt färd. På samma sätt som ett larm går när den övervakade träder in ett fredat område i fråga om kontaktförbudsärenden skulle enligt rapporten ett larm kunna gå när ett övervakat fordon flyttas. *Datainspektionen, Brottsförebyggande rådet, Malmö tingsrätt* och *Göteborgs tingsrätt* har påtalat att förslaget, så som det är utformat i denna del, medför stora konsekvenser för den personliga integriteten och att det i vart fall krävs ytterligare analys kring ett sådant förslag innan det kan genomföras. Regeringen instämmer i dessa synpunkter. Förslaget att klampning ska kunna ske genom elektronisk utrustning för intensivövervakning bör därför för närvarande inte genomföras. Det kan dock finnas anledning att återkomma med förslag om sådan intensivövervakning, t.ex. om det visar sig att de föreslagna åtgärderna inte är tillräckliga.

I rapporten föreslås att klampning ska kunna ske av fordon. *Sveriges Åkeriföretag* anser att klampning ska kunna gälla för hela fordonståget, inte bara fordonet. Regeringen vill därvid förtydliga att klampning är en

åtgärd som föreslås kunna vidtas för att säkerställa att ett redan fattat beslut om hindrande av fortsatt färd eller ett beslut om att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden följs. Avgörande för om det är fordonet eller fordonståget som ska klampas är därför vad det underliggande hindrandebeslutet omfattar. Av redogörelsen i avsnitt 4 framgår att vissa av de befintliga författningarna reglerar enbart fordon, medan andra författningar reglerar även fordonståg. Vad som närmare avses med fordon och fordonståg kan dock skilja sig åt mellan de olika författningarna. En åtgärd enligt den nu föreslagna lagen kan inte omfatta något annat än samma subjekt som är föremål för hindrande av fortsatt färd. Begreppet fordon och fordonståg kan inte heller ges någon självständig betydelse i förhållande till det underliggande beslutets omfattning. En justering av Transportstyrelsens förslag är dock nödvändig för att inte utesluta att även fordonståg kan klampas för det fall fordonståg omfattas av hindrandebeslutet.

5.2.2 Kroppsvsitation och genomsökning av fordon

Regeringens förslag: För att söka efter egendom som får omhändertas får fordonets förare kroppsvsiteras och fordonet eller fordonståget genomsökas, om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Om det finns synnerliga skäl, får även fordonets passagerare kroppsvsiteras.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås inte att fordonståg ska kunna genomsökas. I rapporten föreslås att passagerare ska kunna kroppsvsiteras utan att det finns synnerliga skäl.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har ingen erinran eller inga synpunkter på förslaget. *Transportindustriförbundet* anför att förslaget att kroppsvsitera fordonets förare eller passagerare inte bör införas, då ett sådant ingrepp i den personliga integriteten inte kan motiveras. *Sveriges Bussföretag* anser att kroppsvsitation av passagerare och bussresenärer förefaller vara en alltför drastisk åtgärd. *Hovrätten för Västra Sverige* är tveksam till om det med hänsyn till överträdelsestraffvärde är proportionerligt att införa möjligheter till kroppsvsitation av fordonets förare eller passagerare och att söka igenom fordonet efter egendom som får omhändertas och anser att förslaget i denna del bör övervägas ytterligare. *Göteborgs tingsrätt* menar, mot bakgrund av att det rör sig om ingripande åtgärder, att begreppet ”om det är nödvändigt” bör göras tydligare och exemplifieras för att främja förutsägbarheten och tillämpningen. *Sveriges Åkeriföretag* anser å sin sida att det är viktigt att hela fordonståget måste kunna genomsökas, inte bara fordonet.

Skälen för regeringens förslag: Vid ett beslut att omhänderta fordonsnycklar eller annan egendom kan det inte förutsättas att föraren medverkar till att överlämna dessa frivilligt. För att ett ingripande ska bli effektivt finns det därför skäl att överväga om det också bör finnas en möjlighet att kroppsvsitera föraren och genomsöka fordonet i syfte att leta efter angivna föremål.

Bestämmelser om husrannsakan i brottutredande eller brottsspanande syfte finns i 28 kap. rättegångsbalken. Med husrannsakan avses ett efter-

sökande i hus, rum eller slutet förvaringsställe. En husrannsakan får enligt 28 kap. 1 § rättegångsbalken företas i tre syften: för att söka efter föremål som kan tas i beslag, för att söka efter egendom som kan tas i förvar och av utredningsskäl. Kroppsvisitation vid utredning av brott regleras i 28 kap. rättegångsbalken. Åtgärden definieras i 28 kap. 11 § tredje stycket rättegångsbalken som en undersökning av kläder och annat som någon bär på sig samt av väskor, paket och andra föremål som någon har med sig. För att husrannsakan eller kroppsvisitation enligt rättegångsbalken ska få företas krävs att ett brott på vilket fängelse kan följa har begåtts. De bestämmelser om tvångsmedel som återfinns i rättegångsbalken har till ändamål antingen att underlätta förundersökning och rättegång eller att säkra verkställighet av dom i brottmål. Dessa straffprocessuella tvångsmedel får inte användas i andra syften. Det finns även i andra straffrättsliga författningar bestämmelser om tvångsmedel som får vidtas för vissa där angivna ändamål. Som omnämns i avsnitt 5.2.1 finns exempelvis möjlighet för en polisman eller en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen att kroppsvisitera personer och söka efter fordonsnycklar, om någon är i färd med att begå rattfylleribrott.

Befintliga bestämmelser om rätten att företa kroppsvisitation och husrannsakan eller därmed liknande åtgärder är inte tillämpliga i de situationer som avses enligt den föreslagna lagen. Det krävs därför en särskild bestämmelse som reglerar möjligheten att kroppsvisitera personer och genomsöka fordonet, om sådana åtgärder ska kunna vidtas i syfte att eftersöka sådan egendom som enligt förslaget ska kunna omhändertas. För att en inskränkning av skyddet mot kroppsvisitation och mot husrannsakan och annat liknande intrång ska vara acceptabel krävs att åtgärden tillgodoser ett godtagbart ändamål.

Den föreslagna möjligheten att omhänderta egendom är ett led i att säkerställa att den lagstiftning som finns på vägtrafikområdet följs. De ändamål som är avsedda att uppnås med de befintliga reglerna om hindrande av fortsatt färd är bl.a. att förhindra förekomsten av fordon eller förare som innebär trafikfara och situationer som innebär snedvridning av konkurrensen på yrkestrafikområdet. För att den föreslagna åtgärden att omhänderta egendom ska bli verkningsfull krävs att polisman eller tulltjänsteman ges reella möjligheter att faktiskt omhänderta angiven egendom om den inte överlämnas frivilligt. Om förutsättningarna för att omhänderta egendom är uppfyllda och föraren inte självmant lämnar över föremålen till den som ska verkställa omhändertagandet, framstår det som motiverat att kroppsvisitation ska få genomföras och fordonet genomsökas för att finna egendomen. Om någon möjlighet att kroppsvisitera eller genomsöka fordonet eller fordonståget inte införs skulle den åtgärd som står till buds enbart vara att klampa fordonet, vilket generellt får ses som en mer ingripande åtgärd. Intresset av att säkerställa att fattade beslut om att hindra eller förbjuda fortsatt färd följs får därmed anses överväga intresset av skydd för den personliga integriteten.

Det måste dock finnas ett påtagligt behov i det enskilda fallet av att genomföra kroppsvisitering eller genomsökning av ett fordon för att en sådan åtgärd ska få tillgripas. Utgångspunkten måste alltid vara att försöka verkställa beslutet om omhändertagande utan att dessa åtgärder används. Det kan alltså inte vara fråga om att regelmässigt företa kropps-

visitation eller söka igenom fordonet för att finna egendom som ska omhändertas. Sådana ingripanden får därför endast tillgripas när det är nödvändigt, dvs. när föraren inte frivilligt överlämnar nycklar, andra föremål som behövs för färden eller frakthandlingar och det finns skäl att tro att personen i fråga har egendomen på sig, t.ex. i kläderna eller i en väska, eller att de finns i fordonet. När det gäller att söka efter registreringsskyltar torde det generellt inte kunna bli fråga om kroppsvisitation, då sådan egendom typiskt sett inte påträffas genom kroppsvisitation. I vissa fall kan det dock finnas skäl att tro att det i fordonet finns dubbletter av egendom som får omhändertas. Om det kan misstänkas att det kan finnas sådana dubbletter, bör genomsökning av fordonet kunna ske. I de fall kroppsvisitation respektive genomsökning av fordonet måste tillgripas, ska dessa åtgärder självklart avbrytas när det föremål som eftersöks påträffas. Som *Sveriges Åkeriföretag* påtalar, är det emellertid av vikt att inte bara fordonet utan även fordonståget ska kunna genomsökas för att eftersöka egendom som får omhändertas. Om det inte finns en möjlighet att genomsöka hela fordonståget, finns det en risk att egendom i stället för i fordonet placeras i ett fordons släpvagn med följderna att egendomen inte kan eftersökas där. Regeringen föreslår därför att bestämmelsen utformas så att även fordonståget kan genomsökas.

Transportstyrelsen har i sin rapport även föreslagit att fordonets passagerare ska kunna kroppsvisiteras. *Sveriges Bussföretag* anser att förslaget i denna del förefaller vara alltför drastiskt. Regeringen menar att det undantagsvis kan förekomma situationer där det finns ett behov av att kroppsvisitera även andra än föraren. Avsikten är inte att bestämmelsen typiskt sett ska tillämpas för att kroppsvisitera buss- eller taxi-passagerare. Särskilt när det kommer till yrkesmässig godstrafik kan det dock finnas andra personer i fordonet, vilka t.ex. har en relation till tillståndshavaren och som kan ha ett intresse av att färden ska kunna fortsätta. Regeringen anser därför att det även ska vara möjligt att kroppsvisitera passagerare. I dessa fall ska det dock ställas högre krav för att få genomföra kroppsvisitationen. Det bör därför krävas att det finns synnerliga skäl att kroppsvisitera annan än föraren. Med synnerliga skäl avses att det finns någon konkret omständighet som med styrka talar för att egendomen ska påträffas hos passageraren. Så kan t.ex. vara fallet om den som ska verkställa åtgärden ser att egendomen lämnas över till en passagerare eller om denne agerar på ett sådant sätt att det finns starka skäl att tro att han eller hon har egendomen på sig.

Sammantaget gör regeringen alltså bedömningen att i fall som nu avses bör det finnas en rätt att kroppsvisitera förare och, om det finns synnerliga skäl, passagerare samt att genomsöka fordonet eller fordonståget.

5.2.3 Vem får besluta om åtgärder?

Regeringens förslag: En polisman eller tulltjänsteman får besluta att omhänderta egendom och att genomföra kroppsvisitation eller genomsökning av fordonet eller fordonståget för att söka efter egendomen. Polismannen eller tulltjänstemannen ska skyndsamt anmäla ett beslut om omhändertagande till sin förman, som omedelbart ska pröva om det ska bestå.

Klampning beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket.

Rapportens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I rapporten föreslås att åtgärder i samtliga fall ska beslutas på myndighetsnivå.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän* påpekar att det grundläggande beslutet att förbjuda fortsatt färd fattas av polisman eller tulltjänsteman och att det framstår som bakvänt att frågan om verkställighet av förbudet ska beslutas av myndighet. En rimligare ordning hade i stället varit att det i ett och samma beslut bestämts både att fordonet inte får fortsätta färden och hur beslutet ska verkställas. Även *Kammarrätten i Stockholm* och *Sveriges Åkeriföretag* har invändningar mot förslaget att beslut om åtgärd ska fattas av myndighet och menar att polismannen eller tulltjänstemannen själv bör ges befogenhet att besluta om hur förbudet ska verkställas. *Transportindustrieförbundet* anför att det finns en uppenbar risk att rättssäkerheten sätts ur spel om kroppsvisitation kan utföras utan prövning av åklagare eller domstol.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsen har i sin rapport föreslagit att beslut av rättssäkerhetsskäl ska fattas på myndighetsnivå. *Riksdagens ombudsmän*, *Kammarrätten i Stockholm* och *Sveriges Åkeriföretag* har invänt mot denna ordning och menar att en polisman eller tulltjänsteman bör ges befogenhet att besluta om hur förbudet ska verkställas. Regeringen anser att det är viktigt att skapa ett förfarande där besluten kan fattas snabbt och där hanteringen är så enkel som möjligt, samtidigt som den uppfyller kraven på rättssäkerhet. Regleringen bör vidare utformas så att den ligger i linje med de befogenheter som polisman respektive tulltjänsteman har i befintliga bestämmelser.

Enligt 24 a § polislagen är det en polisman som har rätt att besluta om omhändertagande av egendom. Polismannen har också rätt att kroppsvisitera den misstänkta personen och att genomföra fordonet. Genom 9 § lagen om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott ges tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen samma befogenheter som en polisman har enligt 24 a § polislagen. Enligt 24 b § polislagen ska en polisman som har beslutat om omhändertagande av egendom med stöd av 24 a § skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå. Regeringen anser att en liknande beslutsordning bör gälla i fråga om omhändertagande, kroppsvisitation och genomsökning enligt den nu föreslagna lagen. Sådana beslut bör därför få fattas av en polisman eller tulltjänsteman. Beslutet om omhändertagande bör skyndsamt anmälas till beslutsfattarens förman, som omedelbart bör pröva om omhändertagandet ska bestå.

När det gäller klampning får detta emellertid normalt anses vara en mer ingripande åtgärd. Det finns därför, av rättssäkerhetsskäl, anledning att föreskriva att en sådan åtgärd ska beslutas av myndigheten. Det ligger också i linje med befintliga beslutsordningar i förvaltningsärenden att åtgärder av mer ingripande karaktär fattas av myndigheten, inte av en polisman eller tulltjänsteman. Det är också en fördel om ett sådant beslut fattas av någon som inte tidigare har beslutat i saken och som har nödvändig distans till den aktuella situationen. Regeringen anser därför, i likhet med Transportstyrelsen, att klampning bör beslutas av Polismyndigheten respektive Tullverket.

Vad som nu har anförts om vem som får besluta om åtgärder innebär att det saknar betydelse vem som har meddelat beslutet om förbud mot fortsatt färd. Om ett beslut att färden inte får fortsätta har meddelats av någon som enligt den underliggande lagstiftningen har rätt att fatta ett sådant beslut, kan ett beslut om omhändertagande fattas av såväl polisman som tulltjänsteman och ett beslut om klampning av såväl Polismyndigheten som Tullverket. En sådan lösning förefaller också rimlig. I praktiken torde förvisso en åtgärd enligt den föreslagna lagen också komma att beslutas av samma person, eller en person inom samma myndighet, som fattat beslutet om att hindra fordonets fortsatta färd. Det kan dock inte uteslutas att det kan uppstå situationer där det kan finnas ett behov för t.ex. en polisman att besluta om en åtgärd när ett hinderande beslut har fattats av en tulltjänsteman.

I sammanhanget kan det också kort beröras att regeringen i propositionen Utökade befogenheter för civilanställda inom Polismyndigheten och Ekobrottsmyndigheten (prop. 2013/14:232) föreslagit att även bilinspektörer ska ha rätt att besluta att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden i vissa fall. Riksdagen har ännu inte färdigbehandlat propositionen. Oaktat detta saknas såväl underlag som skäl att i förevarande lagstiftningsärende ge bilinspektör befogenhet att vidta de nu föreslagna åtgärderna.

Riksdagens ombudsmän anför att frågan om fordonets fortsatta färd och frågan om hur ett sådant förbud ska verkställas bör fattas i ett och samma beslut. Riksdagens ombudsmän framhåller också att det är det ursprungliga beslutet, att färden inte får fortsätta, som är det ur den enskildes perspektiv mest ingripande. Som framgått ovan ser regeringen fördelar med att den som har fattat det ursprungliga beslutet att färden inte får fortsätta inte också ska besluta om klampning, som är den mest ingripande åtgärden. Eftersom en åtgärd enligt vad som nu föreslås kan beslutas av en annan tjänsteman eller myndighet än den som har meddelat det underliggande förbudsbeslutet kan det heller inte bli fråga om ett och samma beslut.

Någon anledning att, i enlighet med vad *Transportindustriförbundet* anför, kräva att kroppsvisitation ska prövas av åklagare eller domstol innan en sådan åtgärd får tillgripas finns inte. En sådan skyldighet gäller inte enligt den ovan redovisade regleringen i 24 a § polislagen. Omständigheterna i förevarande fall kan inte anses vara sådana att det är påkallat med en annan beslutsordning när det gäller kroppsvisitation än vad som gäller enligt den bestämmelsen.

5.2.4 Fordonet får föras till närmaste lämpliga plats

Regeringens förslag: Har ett beslut om omhändertagande eller klampning meddelats, får polisman eller tulltjänsteman medge att fordonet eller fordonståget förs till närmaste lämpliga plats innan åtgärden verkställs.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås att det får medges att fordonet eller fordonståget förs till närmaste lämpliga avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad.

Remissinstanserna: *Transportindustriförbundet* påpekar att det kan utgöra en trafikfara att låta ett stort fordon stå klampat längs med väggkanten, varför fordonet bör bogseras till en säker uppställningsplats innan en eventuell klampning vidtas. Detta skulle också göra det möjligt att överflytta gods eller passagerare till ett annat fordon. *Förvaltningsrätten i Malmö* anser att ett fordon bör kunna föras till närmaste lämpliga plats, då den föreslagna hänvisningen till avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad medför en onödig begränsning.

Skälen för regeringens förslag: Klampning eller någon annan åtgärd enligt lagen måste självfallet verkställas på sådant sätt att trafikfara inte uppstår. Det är därför viktigt att den plats där fordonet ska stå till dess att färden får fortsätta är lämplig. Transportstyrelsen har föreslagit att fordonet eller fordonståget förs till närmaste lämpliga avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad. *Transportindustriförbundet* har också påpekat att det kan utgöra en trafikfara att låta ett stort fordon stå klampat längs med väggkanten. Även regeringen anser att om kontrollen har vidtagits på en plats där ett uppställt fordon skulle utgöra en trafikfara eller på annat sätt en olägenhet för trafiken eller för fordonet och dess last, bör det leda till att fordonet förs till en plats där uppställning kan ske utan sådan olägenhet. *Förvaltningsrätten i Malmö* anser att hänvisningen till avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad medför en onödig begränsning och att bestämmelsen i stället bör ange att fordonet bör kunna föras till närmaste lämpliga plats. Även om det i flera av de underliggande författningarna som reglerar hindrande av fortsatt färd anges att ett fordon får föras till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad (se t.ex. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen och 5 kap. 7 § taxitrafiklagen) finns det enligt regeringens mening inte skäl att i den nya lagen ange var ett fordon eller fordonståg som behöver flyttas ska placeras. Enligt Transportstyrelsens rapport har det från polisen framförts att det i de flesta fall inte torde vara några problem att ställa upp fordonet vid lämplig uppställningsplats eller avlastningsplats eftersom kontrollerna primärt torde äga rum inom områden där tillgången till sådana platser är goda. Regeringen anser därför att det kan överlämnas till den som beslutar om åtgärden att ta ställning till var fordonet eller fordonståget bör placeras. Att fordonet kan föras till en lämplig plats innebär också att det vid behov kan föras till en verkstad. Eftersom avsikten med åtgärderna är att säkerställa att fordonet inte förflyttas bör åtgärderna verkställas efter det att fordonet förts till lämplig plats.

5.2.5 Ansvar för fordon och last

Regeringens bedömning: Det behövs inte någon särskild bestämmelse som reglerar ansvaret för fordonet eller fordonståget och dess eventuella last under den tid som egendom är omhändertagen eller ett fordon eller fordonståg klampat.

Rapportens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportindustriförbundet* anser att frågan om ansvaret för fordon och last måste belysas och konsekvenserna av detta analyseras, då fordonet vid klampning lämnas obehäskat vilket utgör en stöldrisk. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* påtalar att om fordon som klampats blir stående för länge på platsen föreligger det en påtaglig risk att fordonet utsätts för vandalisering. Det är därför viktigt att polisen tar initiativ till att transportera bort fordonet till en uppställningsplats, särskilt om värdet av det transporterade godset uppgår till stora belopp.

Skälen för regeringens bedömning: En fråga som uppkommer är i vilken mån en åtgärd enligt lagen inverkar på ansvaret för det fordon som är föremål för åtgärden och fordonets last. *Transportindustriförbundet* menar att detta måste belysas, då ett fordon som är föremål för åtgärder lämnas obehäskat och då riskerar att utsättas för stöld. Regeringen vill därför något utveckla frågan om ansvaret för fordon och dess last om åtgärder vidtas enligt den föreslagna lagen.

Inledningsvis kan det konstateras att en åtgärd enligt den föreslagna lagen får vidtas i syfte att säkerställa att ett redan fattat beslut om hindrande av fortsatt färd efterlevs. Rätten att hindra fordon från att fortsätta färden är inget nytt som införs genom den föreslagna lagen. Mot denna bakgrund bör det redan i dag finnas en medvetenhet hos transportföretag, ägare av gods och förare om att färden kan komma att hindras enligt nuvarande regelverk. Vid beställning av transporter träffar parterna avtal som reglerar vad som ska gälla mellan parterna. Sådana avtal innehåller regelmässigt bestämmelser om vad som gäller i fråga om ansvaret för godset under transporten i den mån olika incidenter skulle inträffa under transportens gång. Vad som ska ske med fordonet eller lasten och hur ansvaret ska fördelas mellan parterna under transportens gång torde därför redan vara reglerat mellan parterna.

Den föreslagna lagen innebär att viss egendom kan bli omhändertagen eller att ett fordon kan klampas. När det gäller egendom som omhändertas tar polisen denna i sin vård. Den som tvångsvis har omhändertagit egendom anses enligt rättspraxis ha ett ansvar för att egendomen inte skadas. Polismyndigheten eller Tullverket har således ansvar att vårda den egendom som omhändertagits. Om exempelvis fordonsnycklarna omhändertagits omfattas dessa av vårdplikten, men däremot inte fordonet som kan köras med hjälp av dem. Ansvaret för fordonet och dess eventuella last består alltså på samma sätt som det gjorde innan nycklarna omhändertogs. Klampning är inte att jämställa med ett omhändertagande eftersom den beslutande myndigheten inte tar fordonet i sin vård. Myndigheten övertar då inte heller något ansvar för fordonet eller lasten, utan ansvaret består som innan åtgärden vidtogs.

Ett beslut att omhänderta egendom eller att klampa ett fordon utgör myndighetsutövning. Detta medför att 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) kan bli tillämplig. Av den bestämmelsen följer att staten ska ersätta personskada, sakskada eller ren förmögenhetsskada som vållas genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande staten svarar. När regleringen i polislagen om omhändertagande av egendom för att förhindra rattfylleribrott infördes konstaterades i förarbetena att utgångspunkten, i de fall omhändertagandet avser fordonsnycklar, bör vara att fordonet lämnas kvar på den plats där ingripandet gjordes. Polisen ska dock vid omhändertagandet vara aktsam och vidta skäligen åtgärder för att undvika att fordonet skadas. Regeringen anförde vidare att om detta försummas kan staten bli skadeståndsskyldig. Det bör exempelvis krävas att polisen förvissar sig om att fordonet inte lämnas olåst. Polisens ansvar för fordonet får i första hand anses vara en fråga mellan staten och fordonets ägare. Endast i fall då fordonet utgör en trafikfara eller liknande bör polisen flytta det (jfr prop. 2003/04:159 s. 17).

De resonemang som framfördes i det lagsstiftningsärendet gör sig enligt regeringens mening gällande även när egendom omhändertas eller fordon klampas med stöd av den föreslagna lagen. I konsekvens härmed är någon särskild ansvarsregel eller skadeståndsregel inte motiverad.

Den omständigheten att lasten kan vara känslig eller kräva särskild behandling, exempelvis vid transport av frysvaror eller levande djur, föranleder ingen annan bedömning. Vid sådan transport torde godsets särskilda beskaffenhet beaktas redan vid avtalstillfället, varför behovet av särskild ansvarsregel inte gör sig starkare gällande än vid andra typer av transporter.

Med anledning av vad *Svensk Försäkring och Trafikförsäkringsföreningen* har anförts har regeringen i avsnitt 5.2.4 föreslagit att fordonet får föras till närmaste lämpliga plats innan ett omhändertagande eller en klampning sker. Det förslaget torde tillgodose dessa remissinstansers önskemål.

5.2.6 En behovs- och proportionalitetsbedömning ska göras

Regeringens förslag: En åtgärd får endast vidtas om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås.

Rapportens förslag: Rapporten innehåller inte något förslag om en behovs- och proportionalitetsbestämmelse.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens förslag: Som regeringen framhållit tidigare är åtgärder i form av omhändertagande av egendom och klampning betydelsefulla verktyg för att säkerställa efterlevnaden av beslut om att fordon inte får fortsätta färden. Att det införs en möjlighet att vidta sådana åtgärder innebär dock inte att en åtgärd alltid måste vidtas, vilket

framgår bl.a. av kravet på att det i det enskilda fallet kan antas att förbudet inte kommer att följas (jfr avsnitt 5.2.1). En bedömning av om det finns ett behov av ett omhändertagande eller en klampning för att säkerställa att förbudet följs ska därför alltid göras. På samma sätt måste det finnas ett påtagligt behov i det enskilda fallet att genomföra en kroppsvisitation eller en genomsökning av ett fordon innan en sådan åtgärd får tillgripas. Det måste vidare avgöras från fall till fall om det är lämpligt att vidta en åtgärd och i så fall vilken eller vilka av de olika åtgärderna som är tillräddlig i den specifika situationen. Frågan om 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 verksamma åtgärder för att uppnå ett syfte, ska den åtgärd som är minst ingripande användas. Den som ska vidta en åtgärd måste därför göra en bedömning av vad som är lämpligt utifrån rådande förhållanden och vad som framkommit vid kontrollen.

I 8 § polislagen föreskrivs att en polisman som har att verkställa en tjänsteuppgift ska ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Om tvång måste tillgripas, ska det ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås. Bestämmelsen lagfäster för polisens del de s.k. behovs- och proportionalitetsprinciperna. Mot bakgrund av att de föreslagna åtgärderna ska få vidtas även av tulltjänsteman finns det skäl att genom en uttrycklig bestämmelse i den nya lagen ange att dessa principer ska gälla vid åtgärder enligt lagen.

5.3 På vilka grunder ska åtgärder få vidtas?

5.3.1 Utgångspunkter

Som föreslagits i avsnitt 5.2.1 ska det vara en grundläggande förutsättning för att kunna vidta åtgärder enligt lagen att det har fattats ett beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Av avsnitt 4 framgår att det finns en möjlighet att hindra eller förbjuda den fortsatta färden enligt ett flertal författningar och att bestämmelserna har olika syften. Transportstyrelsen har i sin rapport föreslagit att åtgärder ska få vidtas när beslut har meddelats enligt vissa av dessa författningar. Ingen remissinstans har haft några invändningar mot de författningar som föreslås omfattas av möjligheten att vidta åtgärder enligt rapporten. Regeringen har i dagsläget inte något skäl att göra en annan bedömning än Transportstyrelsen i fråga om på vilka grunder åtgärder ska få vidtas.

Kronofogdemyndigheten anför att det framöver bör övervägas att möjliggöra klampning även i andra situationer rörande fordonsrelaterade skulder. Det saknas beredningsunderlag för att nu föreslå att åtgärder ska få vidtas i andra syften än de som Transportstyrelsen föreslagit eller för att verkställa andra beslut än hindrande eller förbud mot fortsatt färd. Det är dock inte uteslutet att det kan finnas anledning att framöver utvärdera om de föreslagna åtgärderna ska kunna vidtas även i andra fall.

5.3.2 Säkra verkställighet av sanktionsavgift

Regeringens förslag: Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har fattats för att säkerställa att en sanktionsavgift betalas.

Åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

Regeringens bedömning: Bestämmelser om förskott på böter och möjlighet att besluta att fordonet inte får fortsätta färden till dess sådant förskott betalats bör inte införas.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås också en särskild bestämmelse om rätten att besluta om en åtgärd i avvaktan på Transportstyrelsens prövning av förskottet på sanktionsavgift och förbudet mot fortsatt färd. I rapporten föreslås vidare att det ska införas en möjlighet att besluta om förskott på böter, att fordonet inte får fortsätta färden till dess förskottet betalats samt att åtgärder ska få vidtas även för att säkra verkställighet av böter.

Remissinstanserna: I fråga om förslagen angående bötesverkställighet har flera remissinstanser haft invändningar. *Riksdagens ombudsmän, Justitiekanslern, Kammarrätten i Stockholm* och *Åklagarmyndigheten* ställer sig negativa till förslagen i deras nuvarande form och anser att frågan i flera avseenden måste övervägas ytterligare. *Åklagarmyndigheten* tillägger att en bättre lösning vore att växla från böter till sanktionsavgifter för sådana brott som omfattas av möjligheten att klampa fordon. *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* å sin sida anser att bestämmelserna avseende verkställighet av böter bör utformas så att åtgärder ska kunna vidtas även i fall då föraren har sin hemvist inom Europeiska unionen eller i en EES-stat. Även *Sveriges Åkeriföretag* menar att det är väsentligt att förskott på böter kan beslutas i samtliga fall när föraren har sin hemvist utanför Sverige eller något av de nordiska länderna.

I fråga om förslagen om att vidta åtgärder i syfte att verkställa förskott på sanktionsavgift har *Hovrätten för Västra Sverige* och *Transportindustriförbundet* invändningar mot dessa med hänsyn till proportionalitetsaspekterna och påpekar att de ekonomiska konsekvenserna kan bli betydande för en åkare, också om tiden begränsas till maximalt 24 timmar. *Riksdagens ombudsmän, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Kammarrätten i Stockholm* och *Sveriges Åkeriföretag* har synpunkter på förslaget att åtgärden endast kan bestå i högst 24 timmar och anser att verkställighetsåtgärder ska kunna fortgå så länge beslutet om hinder av fortsatt färd föreligger. *Riksdagens ombudsmän* tillägger att om det finns anledning att ha en tidsgräns, bör den gälla förbudet mot fortsatt färd och inte det efterföljande beslutet om hur förbudet ska verkställas. *Brottsförebyggande rådet* menar att ett frikopplande av åtgärderna från själva förbudet innebär en pedagogisk utmaning som ställer höga krav på den information som ges i samband med avklampningen eller återlämnande av fordonsnycklarna, så att det står tydligt för den berörde att förbudet alltjämt kan kvarstå trots att åtgärden har upphört. En absolut tidsgräns på 24 timmar riskerar också av de verkställande myndigheterna att uppfattas som så snäv i förhållande till de effekter som kan uppnås, samt

i förhållande till de praktiska konsekvenser det innebär för polisen eller tullen att avklampa fordon, att de ofta kan komma att välja att avstå från att använda sig av verktyget, även i sådana fall där det egentligen skulle vara nödvändigt. *Kronofogdemyndigheten* pekar på att förslagen kommer att medföra att färre mål för verkställighet lämnas till Kronofogdemyndigheten, även om det förmodligen inte kommer att röra sig om några större volymer.

Riksdagens ombudsmän anför även i fråga om beslutsordningen, att denna inte är ändamålsenlig i de fall beslut att fordonet inte får fortsätta färden ska underställas Transportstyrelsens prövning eftersom frågan om fordonets fortsatta färd då kommer att behandlas tre gånger. *Kammarrätten i Stockholm* anser att förslaget som gäller rätten att besluta om åtgärd i avvaktan på Transportstyrelsens prövning kan tolkas så att Transportstyrelsen ska fastställa polismyndighetens beslut om åtgärd enligt lagen och att bestämmelsen bör förtydligas så att det framgår att detta inte är avsett. Även *Malmö tingsrätt* anmärker att det behöver förtydligas vad det är som avses i denna del.

Sveriges Åkeriföretag och *LO* anser att åtgärder bör kunna vidtas även vid överträdelser av de s.k. cabotageregler, dvs. att de ändringar i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som Transportstyrelsen föreslår i sin delredovisning om konkurrensvillkor/cabotagetransporter av regeringsuppdrag N2013/2816/TE omfattas av den nu föreslagna lagen då detta leder till förbättrade möjligheter att upprätthålla regelefterlevnaden för cabotage som i sin tur bidrar till bättre konkurrensneutralitet inom transportnäringen. *Transportindustriförbundet* anser dock att en sådan ordning kan leda till att åtgärder vidtas på grunder som senare visar sig vara felaktiga.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift

I 7–8 e §§ lagen (1972:435) om överlastavgift, 9 kap. 9 § och 10 kap. 5–9 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. samt i 22 a § och 25 a–26 e §§ förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter föreskrivs att sanktionsavgift i vissa fall ska påföras föraren eller ägaren av fordonet. Om den som ska påföras sanktionsavgiften inte har sin hemvist i ett land med vilket Sverige har verkställighetssamarbete ska det vid kontrollen av fordonet eller fordonståget beslutas om förskott för överlastavgiften. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska ett beslut fattas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Beslutet om förskott eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Skyldigheten att betala förskott på sanktionsavgift är en mycket viktig del i regelverket inom yrkestrafikområdet, bl.a. eftersom de rättsliga och faktiska möjligheterna att driva in en sanktionsavgift i efterhand varierar mycket beroende på var föraren eller företaget finns eller är etablerat. Av såväl konkurrensskäl som indrivningsskäl är det därmed av största vikt att det finns tillräckliga möjligheter att säkerställa att en sanktionsavgift

som kan komma att åläggas också betalas in. I samband med införandet av verkställighetsreglerna för överlastavgifter konstaterades att en allmän förutsättning för att dessa ska vara effektiva är att de förenas med en möjlighet att tillgripa någon form av tvångsåtgärd (se prop. 2003/04:160 s. 107). I fråga om huruvida det är proportionerligt att införa en möjlighet att vidta tvångsåtgärder vid överträdelse av trafikförfattningar anfördes vidare i det betänkande som låg till grund för nämnda lagstiftningsarbete att det är naturligt att vårt nationella synsätt i frågor med internationell anknytning måste ta intryck av den uppfattning som finns i övriga EU-länder och hos EG-domstolen (SOU 2002:72 s. 108). Utredningen fann att proportionalitetsprincipen i vart fall generellt inte bör utgöra något hinder mot en ordning som innebär att böter eller förskott på böter eller avgifter vid trafikförseelser måste betalas på plats vid äventyr av någon form av tvångsåtgärd. Det konstaterades där att det i flera EU-länder fanns möjlighet att besluta om någon form av tvångsmedel mot personer som bryter mot trafiklagstiftningen, i syfte att framtvunga en förskottsbetalning av ett förväntat bötesstraff, och på så sätt säkerställa en framtida verkställighet av straffet. I betänkandet konstaterades att tvångsåtgärderna vid trafikbrott kunde bestå i att ta egendom i förvar eller att förbjuda fordonets fortsatta färd, t.ex. genom att sätta lås på fordonet för att hindra att detta flyttas (a. betänkande s. 42 f.). Det har också i Transportstyrelsens rapport angetts att det i andra EU-länder förekommer att egendom omhändertas eller fordon klampas i syfte att t.ex. säkra betalning av böter och avgifter som påförts vid överträdelser av trafiklagstiftningen.

I fråga om överlastavgift bedömdes det vara proportionerligt att förena förskottsreglerna med en rätt att förbjuda den fortsatta färden. Därefter har det också i fråga om sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotidsbestämmelserna införts bestämmelser om förskott och förbud mot fortsatt färd. När det gäller frågan om att förena ett sådant förbud med en rätt att besluta om åtgärd enligt den föreslagna lagen måste utgångspunkten vara att gällande bestämmelser ska följas. Fordon som enligt gällande rätt har förbjudits att fortsätta sin färd ska också faktiskt stå stilla. Som angivits ovan är den enda möjligheten att säkerställa efterlevnaden av ett sådant beslut i dag att en polisman fysiskt övervakar att fordonet inte flyttas under den tid som förbudet råder. För den hindrade får detta effekten att han eller hon inte kan fortsätta färden. Samma effekt för den enskilde men med mindre åtgång av personresurser kan uppnås genom att ersätta den vaktande polismannen med någon av de nu föreslagna åtgärderna.

Frågan om det är proportionerligt att vidta de nu föreslagna åtgärderna är också beroende av de nu aktuella avgifternas storlek. Det kan då konstateras att förskottet på sanktionsavgift enligt 9 kap. 9 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. i de flesta fall uppgår till 3 000 kronor per överträdelse. Förskott på sanktionsavgift enligt 22 a § förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter uppgår till mellan 1 000 och 4 000 kronor per överträdelse. Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser, får det sammanlagda beloppet enligt dessa förordningar uppgå till 10 000 kronor för en förare. Enligt lagen om överlastavgift tas en avgift ut med ett grundbelopp om 2 000 kronor samt därutöver med ett belopp beräknat

enligt ett särskilt fastställt sätt. Påförda överlastavgifter uppgår oftast till 5 000–15 000 kronor. En genomsnittlig avgiftsnivå för överlast ligger i dagsläget runt 10 000 kronor. Frågan om huruvida proportionalitetskravet är uppfyllt är dock också beroende av åtgärdens varaktighet. Som framgår nedan föreslår regeringen att en åtgärd för att säkerställa att ett förbudsbeslut i nu aktuella fall följs ska få bestå under maximalt 24 timmar. Vid en sammanvägning av samtliga ovan anförda omständigheter anser regeringen att det allmännas intresse av att förskott på sanktionsavgift också betalas in får anses överväga intrånget för den enskilde genom en ytterligare begränsning i form av de föreslagna åtgärderna. Det bör således införas en möjlighet att vidta de föreslagna åtgärderna för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, när ett sådant beslut syftar till att säkra betalning av förskott på sanktionsavgift.

Närmare om förutsättningarna för beslut om åtgärd i nu aktuella fall

Åtgärder enligt den föreslagna lagen är avsedda att framtinga bättre efterlevnad av förbud som beslutats av någon som är behörig att besluta att ett fordonets färd inte får fortsätta. Det rör sig emellertid om två skilda beslut. I dag fattas beslutet om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden av en polisman. I propositionen Utökade befogenheter för civilanställda inom Polismyndigheten och Ekobrottsmyndigheten (prop. 2013/14:232) föreslås att även en bilinspektör ska ha befogenhet att fatta sådant beslut. Beslutet att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsen, som omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå. Att förbudsbeslutet ska prövas saknar enligt regeringens mening betydelse för frågan om när en åtgärd enligt den nu föreslagna lagen ska kunna beslutas. Så snart ett förbudsbeslut har fattats ska en åtgärd kunna beslutas, om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda. I rapporten föreslås att en åtgärd ska få beslutas även i avvaktan på Transportstyrelsens beslut om fastställande. Regeringen anser dock att någon sådan bestämmelse inte behövs. *Riksdagens ombudsmän* har anført att beslutsordningen inte är ändamålsenlig i de fall beslut ska underställas Transportstyrelsens prövning eftersom frågan om fordonets fortsatta färd då kommer att behandlas i flera omgångar. Som regeringen har påpekat rör det sig dock om två skilda beslut, som fattas enligt de förutsättningar som är föreskrivna i respektive fall. Det kan t.ex. förekomma att det bedöms att det inte finns skäl att vidta en åtgärd enligt den nya lagen, trots att det finns ett beslut om förskott på sanktionsavgift och om att fordonet inte får fortsätta färden. Om Transportstyrelsen vid sin prövning finner att beslutet att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska upphävas, saknas emellertid grund för åtgärden och den ska då naturligtvis upphöra.

Hur länge ska åtgärden få bestå?

I lagstiftningsarbetet beträffande verkställighetsreglerna om överlastavgift uttalade Lagrådet bl.a. att frågan huruvida kravet på proportionalitet är uppfyllt hänger samman med hur länge ett hinderande av fortsatt färd ska kunna bestå (prop. 2003/04:160 s. 211). Lagrådet menade också att det kunde finnas skäl att överväga att i lagen föreskriva

en längsta tid under vilken fordonet får hindras från fortsatt färd och att det beträffande yrkestrafiken kan antas att även ett kortare kvarhållande skulle kunna bli ett effektivt medel för att få in förskottet (a. prop. s. 214).

Flera remissinstanser påpekar att det får anses vara det underliggande förbudsbeslutet som utgör det för den enskilde ingripande beslutet och att de åtgärder som nu föreslås är verktyg för att verkställa det beslutet. De författningar som reglerar förbud mot fortsatt färd föreskriver inte någon tidsgräns för hur länge det får bestå. *Riksdagens ombudsmän, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Kammarrätten i Stockholm* och *Sveriges Åkeriföretag* påpekar att de föreslagna reglerna bör kunna tillämpas utan tidsbegränsning, dvs. att åtgärderna ska kunna bestå under lika lång tid som det underliggande förbudet gäller. *Riksdagens ombudsmän* lägger till att en eventuell tidsgräns bör gälla förbudet mot fortsatt färd och inte det efterföljande beslutet om hur förbudet ska verkställas. Regeringen har visserligen förståelse för synpunkten att det kan finnas skäl att ha en fast tidsgräns för hur länge beslutet om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska gälla. Det saknas emellertid beredningsunderlag för att i detta lagstiftningsärende införa sådana tidsgränser i de underliggande författningarna. Då åtgärdens varaktighet är en omständighet som påverkar bedömningen av dess proportionalitet menar regeringen dock att det finns anledning att i den nu föreslagna lagen införa en tidsgräns för hur länge åtgärderna får bestå. Regeringen instämmer i den bedömning Lagrådet gjorde i fråga om verkställighetsreglerna för överlastavgift att även ett relativt kortvarigt hinder mot att fortsätta färden kan väntas vara ett verkningsfullt redskap för att förmå den betalningskyldige att betala det förskott som beslutats. Transportstyrelsen har i sin rapport föreslagit att en åtgärd, när den vidtagits för att verkställa ett förbudsbeslut som syftar till att säkra betalning av förskott på sanktionsavgift, ska få bestå under maximalt 24 timmar och bedömer att kravet på proportionalitet under sådana förhållanden är uppfyllt. Regeringen delar den uppfattningen. Kostnaderna för att under sådan tid stå stilla med en transport torde motivera till betalning. Syftet med åtgärden torde därför i de allra flesta fall uppnås inom den tiden. *Hovrätten för Västra Sverige* och *Transportindustriförbundet* menar emellertid att de ekonomiska konsekvenserna för en åkare kan vara betydande och att förslaget därför inte är proportionerligt ens om åtgärden som längst får bestå i 24 timmar. *Brottsförebyggande rådet* anför å sin sida att en tidsgräns om 24 timmar kan verka alltför snäv, i vart fall för den som ska avlägsna en klampningsutrustning från ett fordon. Regeringen vill här påpeka att åtgärden har till syfte att framtinga en betalning och att den i så måtto i och för sig måste vara kännbar för den enskilde, samtidigt som den inte får leda till orimliga konsekvenser för den som drabbas.

Regeringen måste också utformas så att åtgärderna rent praktiskt kan hanteras. Mot denna bakgrund anser regeringen att tidsfristen om 24 timmar är väl avvägd utifrån de olika aspekter som nu gör sig gällande. Frågan om huruvida en åtgärd ska vidtas ska avgöras utifrån en avvägning mellan samtliga relevanta omständigheter i det enskilda fallet. Bedömningen om det är lämpligt att vidta en åtgärd ska alltså även inbegripa frågan om det är möjligt att rent praktiskt hantera omhändertagandet eller klampningen. Regeringen föreslår därför att ett omhändertagande

tagande eller en klampning i nu angivna syfte ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för åtgärden och att den inte får bestå under längre tid än 24 timmar.

Att en åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den innebär att beslutet om åtgärd fortlöpande måste prövas. Så snart förutsättningarna brister i något hänseende, t.ex. om det förhållande som har föranlett det underliggande beslutet inte längre är för handen eller om det inte längre finns skäl att anta att förbudet mot fortsatt färd inte kommer att följas, ska åtgärden upphöra. Av de underliggande författningarna framgår att förbudsbeslutet upphör att gälla när förskottet eller avgiften har betalats. Så snart betalning erlagts ska därmed också åtgärden upphöra. Likaså ska åtgärden upphöra om Transportstyrelsen vid sin prövning av det underliggande beslutet att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden finner att detta beslut inte ska bestå. Att en åtgärd upphör innebär, om åtgärden består i att egendom har omhändertagits, att egendomen ska lämnas tillbaka till ägaren eller den från vilken egendomen omhändertogs (se avsnitt 5.4.3). Om det är fråga om klampning ska klampningsutrustningen avlägsnas från fordonet.

Även om det sannolikt inte lär bli vanligt, skulle situationen kunna uppstå att tidsgränsen på 24 timmar har löpt ut medan det underliggande beslutet att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden alltjämt gäller. Som *Brottsförebyggande rådet* påpekar ställs det i sådana fall höga krav på den information som lämnas i samband med att åtgärden upphör, så att berörda personer förstår att detta inte innebär att fordonet får flyttas och – för det fall så ändå sker – att föraren då kan komma att göra sig skyldig till överträdelse av myndighets bud.

Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (den s.k. godsförordningen) finns bestämmelser om s.k. cabotagetransport. Transportstyrelsen har inom ramen för samma regeringsuppdrag som ligger bakom den rapport som utgör underlag till den nu aktuella lagrådsremissen även överlämnat en rapport som bl.a. rör sådana cabotagetransporter. I rapporten föreslår Transportstyrelsen att det i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) förs in bestämmelser om att sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009, att förskott för sådan sanktionsavgift ska beslutas och att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden till dess att förskottet har betalats.

Regeringen har i propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg (prop. 2013/14:234) föreslagit att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg enligt godsförordningen. *Sveriges Åkeriföretag* och *LO* anför i sina remissvar att de föreslagna åtgärderna bör kunna vidtas även för att säkerställa att förskott på sådan sanktionsavgift betalas,

medan *Transportindustriförbundet* har invändningar mot detta. Regeringen avser att återkomma om möjligheten att vidta åtgärder enligt den nu föreslagna lagen även för att säkra att förskott av sanktionsavgift för överträdelse av godsförordningen betalas.

Förskott på böter och möjlighet att hindra fortsatt färd för att säkra verkställighet i sådant fall bör inte införas

Transportstyrelsen föreslår i sin rapport att det ska införas ett generellt krav på förskottsbetalning av böter för brott som begåtts med fordon i yrkesmässig trafik när den misstänkte inte har sin hemvist i ett land som omfattas av befintliga verkställighetsregleringar. Vidare föreslår Transportstyrelsen att förskottsbetalningen ska förenas med en möjlighet att besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden förrän förskottet betalats. I rapporten föreslås också att åtgärder enligt den nu föreslagna lagen ska få användas för att säkerställa en sådan förskottsbetalning av böter.

Regeringen delar i och för sig Transportstyrelsens bedömning att det är rimligt att de föreslagna åtgärderna bör kunna vidtas även för att kunna säkerställa förskottsbetalning av böter. Flera remissinstanser har dock invändningar mot förslaget. Förslaget innebär att det belopp som kan bli föremål för förskottsbetalning, beslut om att hindra fortsatt färd och omhändertagande eller klampning kan variera från endast några hundratal kronor till över hundra tusen kronor. Det kan därför ifrågasättas om förslaget är proportionerligt i samtliga fall. Något slags begränsning förefaller nödvändig att göra. Något underlag för hur en sådan avgränsning skulle kunna utformas finns emellertid inte. Även frågan om det över huvud taget är lämpligt med ett generellt krav på förskottsbetalning behöver analyseras närmare. Regeringen anser därför att det för närvarande inte finns tillräckligt beredningsunderlag att gå vidare med förslaget i denna del. Om det skulle visa sig att den nu föreslagna regleringen inte får avsedd effekt på grund av detta avser regeringen att analysera frågan vidare.

5.3.3 Hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

Regeringens förslag: Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett fordon fortsatta färd har hindrats enligt 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen, 5 kap. 7 § taxitrafiklagen eller 7 § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

Rapportens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är annorlunda.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Malmö* anser att de situationer där också Tullverket ges möjlighet att besluta om åtgärder bör regleras i en separat bestämmelse, då den föreslagna lydelsen av

lagrummet ger intrycket av att Tullverkets befogenheter kan grunda sig på även de andra författningar som lagrummet hänvisar till. *Transportindustriförbundet* anser att det kan uppstå stora gränsdragningsproblem och att åtgärder inte bör övervägas vid situationer där det finns risk att det senare visar sig att brott inte kan konstateras.

Skälen för regeringens förslag

Åtgärder i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

I 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210) anges att en polisman eller tulltjänsteman får hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid mot lagen eller ett villkor eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen eller mot förordning (EG) nr 1071/2009. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG regleras bl.a. vilka krav som ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska uppfylla. I yrkestrafiklagen anges bl.a. att yrkesmässig trafik endast får bedrivas av den som har ett s.k. gemenskapstillstånd eller ett yrkestrafikstillstånd. Därutöver finns bestämmelser om tillståndspflicht rörande vissa internationella vägtransporter.

Taxitrafiklagen (2012:211) innehåller bestämmelser om taxitrafik och de tillstånd m.m. som behövs för att få bedriva taxitrafik. I 5 kap 7 § finns en bestämmelse om att fortsatt färd får hindras om ett fordon framförs i strid mot lagen eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen.

Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) reglerar vissa förhållanden i anslutning till fyra i förordningen angivna EU-rättsakter. Enligt 7 § får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid mot bestämmelser som avses i förordningen.

Enligt bestämmelserna som reglerar hindrande av fortsatt färd enligt såväl yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen som förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får polismannen eller tulltjänstemannen medge färd till en uppställningsplats, 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. De nu angivna författningarna uppställer alltså bl.a. krav på att de transporter som omfattas av regleringen ska ske med stöd av olika tillstånd eller på särskilt föreskrivet sätt. I den mån så inte sker har lagstiftaren bedömt det vara motiverat att införa en rätt att hindra fortsatt färd. Utgångspunkten måste vara att beslut som fattats i enlighet med befintliga författningar ska följas. De föreslagna åtgärderna utgör verktyg för att säkerställa att ett fordon som inte får fortsätta färden faktiskt inte förflyttas. Den nu aktuella regleringen har tillkommit till följd av transportpolitiska överväganden och är ägnad att upprätthålla en väl fungerande inre marknad på transportområdet och att höja yrkeskunnandet i branschen. Bestämmelserna har vidare till syfte att säkerställa en sund och rättvis konkurrens mellan aktörerna på transportmarknaden samt att medverka

till att transportföretag och deras personal följer gällande aktsamhetsregler och sociala bestämmelser. Överträdelser av dessa författningar kan därför antas ha negativa återverkningar såväl på konkurrensförhållandena i branschen och på vägtransportföretagens förutsättningar och anseende som på trafiksäkerheten. Som tidigare anförts är dock frågan om proportionalitetskravet är uppfyllt också beroende av åtgärdens varaktighet. Som framgår nedan föreslår regeringen att en åtgärd för att säkerställa att ett hindrandebeslut av nu aktuellt slag följs ska få bestå under maximalt 24 timmar. Vid en sammanvägning av samtliga omständigheter anser regeringen att det allmännas intresse av att lagstiftningen på yrkestrafikområdet efterlevs får anses överväga det intrång för den enskilde som sådan ytterligare begränsning i form av de föreslagna åtgärderna kan medföra. Det bör således införas en möjlighet att vidta de föreslagna åtgärderna för att säkerställa efterlevnaden av ett hindrande av fortsatt färd som beslutats enligt nu aktuella författningar.

Regeringen instämmer i *Förvaltningsrätten i Malmös* synpunkt att det finns skäl att reglera åtgärder enligt nu angivna grunder i en särskild paragraf och har utformat förslaget därefter. Som framgått i avsnitt 5.2.3 saknar dock frågan om vem som har fattat det underliggande förbudsbeslutet betydelse för vem som får besluta om åtgärder enligt lagen.

Transportindustriförbundet anför att det enligt förbundets mening kan uppstå gränsdragningsproblem och att åtgärder inte bör övervägas vid situationer där det finns risk att det senare visar sig att brott inte kan konstateras. Regeringen vill framhålla att det är en grundläggande förutsättning för att den föreslagna lagen ska kunna tillämpas att ett fordon fortsatt färd har hindrats enligt de bestämmelser som reglerar sådana beslut. Ett hindrande får enligt nu aktuella paragrafer ske om fordonet framförs i strid mot vissa bestämmelser. Om en polisman eller tulltjänsteman har bedömt att en överträdelse av dessa underliggande författningar har skett, kan alltså den fortsatta färden förbjudas. De nu föreslagna åtgärderna syftar till att effektivisera verkställigheten av ett sådant beslut. Något utrymme för att vidta åtgärderna i syfte att utreda om en överträdelse begåtts eller inte finns således inte.

Hur länge ska åtgärden få bestå?

Regeringen föreslår att en åtgärd i syfte att förhindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får i vart fall inte bestå längre än 24 timmar. I de underliggande författningarna regleras inte när ett förbudsbeslut ska upphöra och det finns inte någon maximal tidsgräns för ett sådant förbud. Frågan berörs inte heller i förarbetena till respektive bestämmelse. Med beaktande dels av de höga kostnaderna för stillestånd för yrkestrafik, dels att de aktuella överträdelserna normalt bestraffas med böter anser regeringen att det inte kan motiveras ur proportionalitetssynpunkt att låta de nu föreslagna åtgärderna bestå under längre tid än 24 timmar.

I sammanhanget kan det anmärkas att om förbudsbeslutet och åtgärden vidtagits på grund av att de tillstånd som behövs för transporten saknas finns det inte några hinder mot att exempelvis flytta över lasten till ett annat fordon som har nödvändiga tillstånd. Att åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den innebär att behovet av åtgärden

fortlöpande ska omprövas. Åtgärden ska självfallet också upphöra om det inte längre finns något underliggande förbudsbeslut. I de underliggande bestämmelserna medges också att – om det är fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet – en polisman eller tulltjänsteman får tillåta att fordonet omedelbart förs ut ur landet.

5.3.4 Hindra fortsatt färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

Regeringens förslag: Omhändertagande eller klampning får vidtas om föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt 10 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., 32 § förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller 14 kap. 15 § trafikförordningen.

Åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Rapportens lagförslag anger inte uttryckligen att föraren ska utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten för att åtgärder ska kunna vidtas. Rapportens förslag i denna del omfattar inte möjligheten att vidta åtgärder när hindrande skett enligt trafikförordningen.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Malmö* påtalar att de författningar som åtgärder i denna del kan grundas på omfattar även andra situationer än när föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Avgränsningen i lagrummets tillämpningsområde är därför oklar och bör förtydligas. *Transportindustriförbundet* kan se att det finns skäl att överväga klampning i fall där föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten om fordonet inte kan framföras på annat sätt. Förbundet menar dock att en åtgärd inte nödvändigtvis leder till att föraren blir mindre farlig för trafiksäkerheten, med mindre än att det är fråga om trötthet till följd av överträdelser av kör- och vilotider. *Sveriges Åkeriföretag* anser å sin sida att det kan finnas andra fall som medför att en förare kan utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten, t.ex. medicinska skäl. Även i sådana fall bör åtgärder kunna vidtas. Någon tidsgräns bör dock inte införas i dessa fall. *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* anser att klampning av ett fordon i aktuella fall är proportionerlig om åtgärden får bestå i högst 24 timmar.

Skälen för regeringens förslag

Åtgärder i syfte att hindra fortsatt färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och 32 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter reglerar hindrande av fortsatt färd vid överträdelser av regler om kör- och vilotider. Enligt bestämmelserna ska fortsatt färd hindras om färden sker i strid mot respektive förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förord-

ningarna, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Bägge paragraferna innehåller vidare en bestämmelse om att till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats ska en polisman hindra fortsatt färd med ett fordon i de fall Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 respektive den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid vissa internationella vägtransporter (AETR) har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten. Enligt vad Transportstyrelsen anför i rapporten aktualiseras ett hindrande enligt bestämmelserna i praktiken när en förare brutit mot i tid närliggande vilotider och därmed är så trött att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

Vid införandet av 24 a–d §§ polislagen betonades behovet av en reglering som på ett enkelt sätt gör det möjligt för polisen att omedelbart avvärja ett rattfylleribrott genom att tillfälligt omhänderta i första hand fordonsnycklar. Regeringen anser att det finns samma behov av att kunna ingripa mot en förare som på grund av trötthet utgör en fara för trafiksäkerheten. En uttröttad förare utgör på samma sätt som en onykter förare en påtaglig fara för såväl sig själv som sina medtrafikanter. Transportstyrelsen har i sin rapport föreslagit att åtgärder ska få vidtas när en polisman har hindrat fortsatt färd enligt 10 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och 32 § förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Som *Sveriges Åkeriföretag* påpekar kan det dock även finnas andra fall som medför att en förare kan utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Regeringen instämmer i denna synpunkt. En förare kan exempelvis vara uttröttad även om han inte brutit mot kör- och vilotidsbestämmelserna eller inte omfattas av sådana bestämmelser. Det kan även finnas andra orsaker till att en förare kan utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten, till exempel sjukdom eller att han eller hon är påverkad av ämnen som medför att han eller hon är olämplig som förare. Av 3 kap. 1 § trafikförordningen framgår att ett fordon inte får 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. Av 14 kap. 15 § samma förordning följer att en polisman under sådana förhållanden ska hindra fortsatt färd, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet. Regeringen anser att de åtgärder som nu föreslås bör kunna vidtas även när en polisman har hindrat den fortsatta färden av nu angivna skäl enligt den bestämmelsen.

Som *Förvaltningsrätten i Malmö* framhåller är dock tillämpningsområdet enligt den i rapporten föreslagna lydelsen av bestämmelsen vidare än vad som sannolikt avsetts. Regeringen instämmer i att lagrummets tillämpningsområde bör avgränsas. Hindrande kan enligt de författningar som reglerar detta ske såväl om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten som vid annan väsentlig olägenhet. Enligt regeringens mening är det endast i de fall där den fortsatta färden

skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten som det kan anses vara proportionerligt att vidta åtgärder. Det i sammanhanget mest relevanta kriteriet är när det är föraren som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Åtgärder för att säkerställa sådana hindrandebeslut som fattats på den grund att den fortsatta färden endast skulle medföra en påtaglig olägenhet bör däremot inte omfattas av den nya lagen. Regeringen föreslår således att om en polisman har hindrat den fortsatta färden enligt ovan angivna författningar, får åtgärder vidtas i den mån det bedöms att föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda.

Hur länge ska åtgärden få bestå?

När det gäller åtgärdens varaktighet kan man – på samma sätt som man kan påräkna att en onykter förare nyktrat till inom 24 timmar – i de allra flesta fall utgå från att en trött förare är utvilad senast inom ett dygn. En åtgärd som vidtagits för att säkerställa ett effektivt hindrande av fortsatt färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten bör därför bestå i högst 24 timmar. Av trafikförordningens bestämmelser framgår att hindrande av fortsatt färd kan vidtas även i andra fall då föraren inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt, t.ex. vid sjukdom. Om föraren i ett sådant fall bedöms utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten, kan en åtgärd enligt den föreslagna lagen vidtas. Som det får förstås menar *Transportindustriförbundet* att en åtgärd som vidtagits på denna grund inte nödvändigtvis leder till att föraren blir mindre farlig. Regeringen instämmer i och för sig i detta, men vill framhålla att förarens trafikfarliga tillstånd i majoriteten av fallen torde ha upphört efter 24 timmar. I vissa fall, t.ex. vid sjukdom, kan det inte uteslutas att föraren alljämt bedöms utgöra en påtaglig trafikfara, men en sådan situation kan dock antas bli relativt sällsynt. Det finns dessutom inte något underlag för att t.ex. göra ett undantag från den föreslagna tidsgränsen och låta en åtgärd bestå längre än 24 timmar i en sådan situation.

Åtgärden får alltså bestå i maximalt 24 timmar men ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den. Om föraren inte längre bedöms utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten, t.ex. om han eller hon har slutfört föreskriven viloperiod och inte längre bedöms vara så trött att den fortsatta färden innebär trafikfara, ska åtgärden upphöra. Om en åtgärd har vidtagits på den nu aktuella grunden ska åtgärden upphöra om en annan förare, som inte utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, finns på plats och kan ta vid.

5.3.5 Hindra fortsatt färd med ett fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

Regeringens förslag: Omhändertagande eller klampning får vidtas om fordonets skick eller beskaffenhet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt 5 kap. 8 § fordonslagen eller 14 kap 15 § trafikförordningen.

Åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Västra Sverige* anser att det är tveksamt om det är proportionerligt att inte ha en maximal tidsgräns för hur länge åtgärden får bestå. *Förvaltningsrätten i Malmö* ställer sig tveksamt till om åtgärder ska få vidtas även för sådana fordon som inte används i yrkesmässig trafik och anser att frågan i vart fall inte är tillräckligt belyst. *Transportindustriförbundet* har svårt att se anledningen till att klampning ska användas om det konstateras att fordonet utgör en fara för trafiksäkerheten då en sådan åtgärd inte leder till att fordonet blir mindre farligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. I sådana fall bör fordonet i stället utan dröjsmål bogseras till en verkstad för att åtgärda bristen.

Skälen för regeringens förslag

Åtgärder i syfte att hindra fortsatt färd med ett fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

I fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om kontroll av fordon, deras last och utrustning. Vidare innehåller lagen ett bemyndigande att meddela föreskrifter bl.a. om fordonens beskaffenhet och utrustning. Enligt 5 kap. 3 § fordonslagen ska en polisman 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. Trafikförordningen innehåller regler om trafik på väg och i terräng. I förordningen finns bl.a. bestämmelser om fordonets vikt och längd, om last och om vinterdäck. Enligt 14 kap. 15 § trafikförordningen ska en polisman hindra fortsatt färd som sker i strid mot förordningen eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet. En polisman ska också hindra fortsatt färd i vissa andra särskilt angivna fall.

När det gäller nu aktuella bestämmelser kan det noteras att regleringen har karaktären av skyddslagstiftning. Intresset att skydda såväl förare som medtrafikanter har i dessa fall bl.a. kommit till uttryck genom att paragraferna under vissa förhållanden föreskriver en skyldighet för polisman att hindra den fortsatta färden. Det är väsentligt att det finns en möjlighet att säkerställa att ett sådant förbud efterlevs. Detta gör sig särskilt gällande när det är fråga om ett trafikfarligt fordon. Regleringen möjliggör dock även hindrande av fortsatt färd vid överträdelser som beror på hur föraren har framfört fordonet, exempelvis vid hastighetsöverträdelse. Transportstyrelsen har i sin rapport anfört att det endast är vid brister som hänför sig till fordonet som en åtgärd enligt den föreslagna lagen kan fylla en direkt funktion. Vid exempelvis en hastighetsöverträdelse upphör den akuta faran i samband med hindrandet. Det finns då inget skäl att vidta några åtgärder för att säkerställa att fordonet inte förflyttas efter att polisen lämnat platsen. Regeringen instämmer i denna bedömning. Åtgärder enligt den nu föreslagna bestämmelsen bör därför endast avse fall där en polisman har hindrat fortsatt färd på grund av att fordonets skick eller beskaffenhet är sådant att det bedöms utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Under sådana förhållanden anser regeringen att intresset att skydda såväl föraren som tredje man från förekomsten av trafikfarliga fordon i trafiken uppväger det intrång eller men

som en åtgärd kan föra med sig för den som drabbas av åtgärden. *Transportindustriförbundet* invänder mot möjligheten att vidta åtgärder i nu aktuella fall mot bakgrund av att detta inte leder till att fordonet blir mindre farligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen vill i sammanhanget anföra att syftet med åtgärden är att se till att ett trafikfarligt fordon inte är i trafik. Ansvar för att säkerställa att fordonet uppfyller gällande krav åligger enligt 14 § fordonsförordningen (2009:211) ägaren. Vissa brister torde kunna rättas till på plats, antingen genom åtgärder som vidtas av föraren eller någon annan representant för transportören eller genom att tillkalla reparatör. I andra fall kan bristen avhjälpas genom att fordonet genomgår reparation på särskilt avsedd plats. Som anges i avsnitt 5.2.4 kan det under sådana förhållanden vara lämpligt att medge att fordonet förs till en verkstad.

Möjligheten att vidta åtgärder på den grunden att fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten omfattar samtliga fordon, alltså inte bara sådana som används i yrkesmässig trafik. *Förvaltningsrätten i Malmö* är tveksam till om åtgärder ska få vidtas även för sådana fordon som inte används i yrkesmässig trafik. Regeringen anser emellertid att trafiksäkerhetsintresset gör sig gällande för alla typer av fordon, inte bara sådana i yrkesmässig trafik. Regeringen anser därför att det är rimligt att kunna vidta åtgärder i samtliga fall när fordonet bedöms utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten och övriga förutsättningar är uppfyllda.

Åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den

När det gäller samtliga hittills behandlade grunder för beslut om åtgärd enligt lagen har regeringen, med hänsyn till bl.a. proportionalitetsprincipen, föreslagit att åtgärden ska få bestå i högst 24 timmar. När det gäller åtgärder som vidtagits på den grunden att den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten till följd av beskaftenheten hos själva fordonet anser regeringen dock inte att det vore lämpligt att föreskriva en motsvarande begränsning i tid. I dessa fall bör fordonet, med hänsyn till faran för förare och medtrafikanter, inte få fortsätta färden förrän bristen har åtgärdats. *Hovrätten för Västra Sverige* anser att det är tveksamt att inte föreskriva en gräns för hur länge åtgärden får bestå. Regeringen anser emellertid att det av trafiksäkerhetsskäl är motiverat med en reglering som anger att åtgärden ska få bestå så länge det finns skäl för den. I detta ligger alltså att det trafikfarliga fordonet inte ska kunna fortsätta färden intill dess att det fel som har föranlett åtgärden är avhjälp, t.ex. genom att fordonet repareras, vinterdäck monteras eller lasten anbringas på föreskrivet sätt. Enligt regeringens mening väger intresset av att skydda förare och medtrafikanter i dessa fall så tungt att det uppväger de ytterligare olägenheter som ett längre ingripande kan innebära för den som drabbas av åtgärden. Som anförts ovan ska behovet av åtgärden fortlöpande omprövas. Någon maximal tidsgräns bör dock inte föreskrivas. På samma sätt som när det gäller övriga grunder för åtgärd, finns det inget som hindrar att transporten av godset kan fortsätta, dock inte med det trafikfarliga fordonet. I den mån lasten kan föras över till ett annat fordon kan alltså godset vidarebefordras till godsmottagaren.

5.4 Närmare om förfarandet

5.4.1 Beslutet ska delges de berörda

Regeringens förslag: Föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och fordonets registrerade ägare ska snarast delges beslutet om åtgärd och underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras. Om åtgärden får bestå längre än 24 timmar, ska det samtidigt underrättas om möjligheten att begära omprövning.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är annorlunda. I rapporten föreslås inte uttryckligen att föraren ska delges. Det föreslås att om det är känt att någon annan också berörs av åtgärden ska även denne delges.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* påpekar att förslaget att den vars fordon klampats snarast efter beslutet ska delges underrättelse om beslutet visserligen är rimlig men att det kan uppstå praktiska problem i de fall där åtgärden ska upphöra inom 24 timmar. Eftersom det i de flesta fall torde röra sig om yrkestrafik är fordonets ägare sannolikt någon annan än föraren och delgivningen kan därför komma att ta längre tid än 24 timmar, särskilt när det är fråga om ett utländskt fordon. Till detta kommer att den registrerade ägaren inte nödvändigtvis är densamma som den civilrättsliga ägaren. Det bör därför övervägas om delgivning i första hand kan ske med fordonets förare eller om beslutet kan delges ägaren genom muntlig delgivning. Även *Solna tingsrätt* påpekar att det finns svårigheter med att delge såväl fysiska som juridiska personer utomlands. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* anser att även ägaren till godset om möjligt bör underrättas när åtgärder vidtas. *Göteborgs tingsrätt* anser att tiden för delgivande av om beslut om åtgärd bör ha en angiven sluttid eftersom i vart fall vissa av åtgärderna är ingripande.

Skälen för regeringens förslag

Beslutet bör delges

Omhändertagande av egendom och klampning avser visserligen åtgärder för att effektivt verkställa redan fattade beslut att hindra fortsatt färd, men kan vara kännbara ingripanden för de enskilda. Det är därför viktigt att den som berörs av åtgärden får kännedom om ett beslut om omhändertagande eller klampning. Transportstyrelsen har föreslagit att beslut om åtgärder ska delges. Ingen remissinstans motsätter sig förslaget. Regeringen anser också att det bör krävas att beslut om omhändertagande av egendom eller klampning delges. Att det i lagen anges att delgivning ska ske innebär, enligt vad som framgår av 1 § första stycket delgivningslagen (2010:1932), att bestämmelserna i den lagen ska tillämpas.

Vem ska delges?

Transportstyrelsen har föreslagit att delgivning ska ske med den från vilken egendom omhändertagits, eller vars fordon klampats och, om det är känt att någon annan också berörs av åtgärden, att även denne ska delges.

Om åtgärden består i omhändertagande av egendom, torde i de flesta fallen omhändertagandet ske från föraren. En förare kommer således i sådant fall normalt att omfattas av kravet på delgivning med den av Transportstyrelsen föreslagna formuleringen. Delgivningen kan då genomföras på platsen för omhändertagandet. Det kan dock inte uteslutas att egendom kan komma att omhändertas från någon annan än föraren, t.ex. av en passagerare, jfr avsnitt 5.2.2. Föraren torde dock regelmässigt vara berörd av åtgärden och är också den som vanligen står i kontakt med transportören. Han eller hon är också den som i första hand befinner sig på platsen, oavsett om åtgärden består i omhändertagande eller klampning. Det är därför rimligt att föraren delges även i dessa fall. Det bör därför i bestämmelsen uttryckligen anges att föraren ska delges. Därvid tillgodoses också *Kronofogdemyndighetens* synpunkt.

Därutöver bör fordonets registrerade ägare delges beslutet. Transportstyrelsen hade föreslagit en något annorlunda utformning av bestämmelsen som dock inte klargjorde om det var den registrerade eller civilrättsliga ägaren av fordonet som skulle delges. Med anledning av *Kronofogdemyndighetens* påpekande bör det i lagtexten klargöras att det är den registrerade ägaren till fordonet som ska delges. Det kan som Kronofogdemyndigheten uppger emellertid inte uteslutas att den civilrättslige ägaren till fordonet är någon annan än den registrerade ägaren. Detta bör dock inte innebära att det ska införas ett krav att delge den civilrättslige ägaren. Ett sådant krav skulle innebära alltför stora skyldigheter för den myndighet som vidtagit åtgärden. Ett klagörande i fråga om huruvida den civilrättslige ägaren är en annan än den registrerade ägaren torde vanligtvis inte heller vara möjligt att uppbringa inom sådan tid att en delgivning av den personen hinner ske innan åtgärden har upphört. Det bör därför inte införas något krav att delge den civilrättslige ägaren beslutet. Om en sådan ägare är känd, finns dock inget hinder mot att även denne underrättas om beslutet.

Transportstyrelsen har vidare föreslagit att om det är känt att någon annan berörs av åtgärden ska även denne delges. Regeringen instämmer förvisso i att det finns en rad andra aktörer, t.ex. godsets ägare eller mottagare eller transportören, som i praktiken är mer eller mindre berörda av en åtgärd som innebär att t.ex. en lastbil med gods inte kan köra vidare, särskilt i de fall åtgärden får bestå längre tid än 24 timmar. Det kunde därför tyckas rimligt att även dessa ska delges beslutet. Det kan dock i många fall finnas ett stort antal ägare av godset i ett fordon, särskilt om det är fråga om en lastbil i styckeodstrafik. Det kan också vara mycket svårt för en polisman eller tulltjänsteman att reda ut vem som faktiskt är ägare av godset eftersom ägaren oftast inte framgår av uppgifterna i en fraktsedel, som däremot anger mottagaren av godset. Det kan emellertid även vara fråga om ett stort antal mottagare av gods, t.ex. i nämnda styckeodsexempel. Det framstår därför normalt inte som praktiskt möjligt att delge godset ägare eller mottagare beslutet. En

skyldighet för myndigheten att delge beslutet med alla som kan vara berörda torde också leda för långt eftersom det då även ställer krav på myndigheten att mycket snart efter att åtgärden vidtagits avgöra vem som faktiskt ska anses vara berörd på ett sådant sätt att den eller de ska delges. Det kan dessutom i det ovan nämnda exemplet med styckegods-transport inte uteslutas att den av Transportstyrelsen föreslagna bestämmelsen innebär att ett mycket stort antal personer skulle anses berörda. Även om dessa är kända, vilket skulle kunna vara fallet genom t.ex. en kontroll av fraktsedlarna som finns i fordonet, skulle detta innebära en alltför stor börda för myndigheten. Det bör därför inte införas något krav att delge övriga berörda.

Slutligen har *Solna tingsrätt* lyft fram svårigheten att delge såväl fysiska som juridiska personer utomlands. Regeringen instämmer i vad tingsrätten har anfört. Delgivningslagen ger vissa möjligheter att delge personer som vistas utomlands. Någon anledning till ytterligare överväganden med anledning av vad tingsrätten har anfört finns dock inte.

Hur ska delgivning ske?

I fråga om på vilket sätt delgivning ska ske anges i 4 § första stycket delgivningslagen att detta ska väljas med utgångspunkt från att det ska vara ändamålsenligt med hänsyn till handlingens innehåll och omfattning och medföra så lite kostnader som möjligt. Av andra stycket samma paragraf framgår att delgivning inte får ske på ett sätt som är olämpligt med hänsyn till omständigheterna i delgivningsärendet. Det kan anmärkas att det inte är möjligt att ge uttömmande anvisningar om vilket delgivningssätt som ska väljas i varje situation.

Med anledning av vad *Kronofogdemyndigheten* har anfört i fråga om muntlig delgivning kan det konstateras att det i 20 § delgivningslagen anges att muntlig delgivning inte får användas vid delgivning av en handling som inleder ett förfarande. I förfarandena till delgivningslagen anges stämmingsansökan som ett exempel på sådan handling som inleder ett förfarande och som alltså inte får delges muntligen. De åtgärder som föreslås i denna lag är medel för att verkställa ett redan fattat beslut om hindrande av fortsatt färd. När det gäller fordonets förare är han eller hon normalt också på plats och blir på det sättet också medveten om att åtgärder faktiskt vidtas. Han eller hon torde därmed i många fall också ha tämligen goda förutsättningar för att tillgodogöra sig innehållet i beslutet. En bedömning om det är möjligt och lämpligt att använda muntlig delgivning måste dock göras i det enskilda fallet.

Berörda personer har ett befogat intresse av att så snart som möjligt få kännedom om att en åtgärd vidtagits. Som påpekats torde föraren i normalfallet vara på platsen när en åtgärd vidtas och kan i sådant fall delges omedelbart. Övriga berörda personer får delges på det sätt som är lämpligt. Det får enligt regeringens mening anses tillräckligt att det föreskrivs att den beslutande myndigheten ska delge beslutet snarast. Någon angiven sluttid för delgivning, vilket *Göteborgs tingsrätt* efterfrågar, bör inte införas.

En underrättelse om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras

Enligt vad som anförs ovan ska beslutet om åtgärd och motiveringen för detta delges. Samtidigt bör de som berörs underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras, se närmare avsnitt 5.4.3 och 5.6 om vad som gäller när en åtgärd har upphört. I de fall åtgärden får bestå under högst 24 timmar bör detta framgå och att – om åtgärden består i omhändertagande – egendomen därefter kan hämtas. Om omhändertagen egendom inte hämtas ut när åtgärden har upphört, föreslås att lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. ska tillämpas, se avsnitt 5.6. Enligt den lagen kan egendom t.ex. komma att säljas eller förstöras om den inte hämtas ut. Som framgår av avsnitt 5.6 börjar, när de gäller tidsbegränsade omhändertaganden, tidsfristen för att hämta ut egendomen löpa först när en underrättelse med nu nämnda innehåll har delgetts. I fråga om ett fordon, torde ett sådant kunna hanteras enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall samt tillhörande förordning om det inte avlägsnas. Underrättelsen bör därför omfatta information om vad som gäller enligt den regleringen.

Av underrättelsen bör möjligheten till omprövning också framgå i de fall där det är aktuellt. I avsnitt 5.5 föreslås nämligen att om en åtgärd får bestå under längre tid än 24 timmar ska det finnas en rätt att begära omprövning.

5.4.2 Protokollering

Regeringens förslag: Protokoll ska föras över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Ett beslut om att ett fordon inte får fortsätta färden meddelas i dag normalt muntligt. Även beslut om de nu föreslagna åtgärderna kommer i normalfallet att meddelas muntligen i samband med en vägkantskontroll. Av rättssäkerhetsskäl och för att i praktiken möjliggöra en prövning av domstol bör dock en åtgärd enligt den föreslagna lagen i form av omhändertagande eller klampning dokumenteras. Detta kan ske genom att det införs ett krav på att föra protokoll över åtgärden. Skyldigheten att upprätta protokoll bör även omfatta kroppsvisitation och genomsökning. Bestämmelsen kan lämpligen utformas med bestämmelserna i 27 § polislagen som förebild. Närmare bestämmelser om hur protokollföringen ska ske och vem som ansvarar för att upprätta protokollet kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter.

5.4.3 Förfarandet när en åtgärd upphör

Regeringens förslag: När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den från vilken egendomen omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

Om en åtgärd som inte varit tidsbegränsad upphör att gälla, ska föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och fordonets registrerade ägare underrättas om detta och om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås att underrättelse även ska delges annan som egendomen ska lämnas till eller som har rätt till fordonet.

Remissinstanserna: Göteborgs tingsrätt efterfrågar klargörande av vad det innebär att egendom ska återlämnas till annan än till den från vilken egendomen omhändertogs om det finns "särskilda skäl". Enligt Malmö tingsrätt och Göteborgs tingsrätt saknas en diskussion om vilken inverkan en åtgärds upphörande kan ha på den fortsatta efterlevnaden av ett förbud mot fortsatt färd som alltjämt gäller.

Skälen för regeringens förslag

Återlämnande av omhändertagen egendom

När ett omhändertagande av egendom upphör ska egendomen lämnas ut. Ett omhändertagande enligt den föreslagna lagen är endast avsedd att utgöra en tillfällig besittningsrubbnig. Normalt ska egendomen därför lämnas till den från vilken egendomen omhändertogs. Om egendomen omhändertogs från föraren ska alltså han eller hon ha möjlighet att hämta egendomen. Om det finns särskilda skäl, bör det dock finnas möjlighet att avvika från huvudregeln att egendomen ska lämnas tillbaka till samma person som den tagits från. Egendom som hänför sig till ett fordon, t.ex. fordonsnycklar och registreringsskyltar, bör kunna lämnas ut till fordonsägaren, även om den omhändertagits från föraren eller från någon annan person. Om den till vilken egendomen ska lämnas uppdrar åt annan att hämta den eller medger att den lämnas till annan som gör anspråk på den bör vidare så kunna ske.

Underrättelse om att en åtgärd har upphört

I avsnitt 5.3 föreslås att de flesta åtgärder ska få bestå i högst 24 timmar. Av beslutet om åtgärd bör i sådant fall framgå att åtgärden upphör inom 24 timmar. Någon underrättelse om att åtgärden har upphört behövs därför inte i dessa fall.

Är åtgärden inte begränsad i tid (se avsnitt 5.3.5) måste däremot den som berörs av beslutet få besked när åtgärden har upphört och att omhändertagen egendom kan hämtas ut eller att fordonet inte längre är klampat.

Beträffande vilka personer som ska underrättas bör detta vara samma personer som har delgivits beslutet om att vidta åtgärden, se avsnitt 5.4.1. Således bör föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och fordonets registrerade ägare underrättas. Transportstyrelsen har föreslagit

att underrättelse av att åtgärden har upphört även ska lämnas till någon annan som egendomen ska lämnas till eller som har rätt till fordonet. Med någon annan som egendomen ska lämnas till avses en person som har fått i uppdrag att hämta ut egendomen av den till vilken egendomen ska lämnas, se ovan. Någon anledning att införa ett krav att denne person ska underrättas finns dock inte enligt regeringen. Det torde normalt vid tidpunkten när ett beslut upphör att gälla inte vara känt av den förvarande myndigheten att någon annan har fått i uppdrag att hämta egendomen, och vem det i så fall är. Den person som får uppdraget torde dessutom normalt få uppdraget efter det att t.ex. föraren underrättats om att åtgärden har upphört att gälla och har därmed redan fått kännedom om att egendomen kan hämtas. När det gäller förslaget att någon annan som har rätt till fordonet ska delges har regeringen inte föreslagit någon bestämmelse som innebär en skyldighet att delge t.ex. fordonets civilrättsliga ägare (jfr avsnitt 5.4.1). Det finns därför inte heller någon anledning att den civilrättsliga ägaren, som är den som torde avses med den av Transportstyrelsen föreslagna bestämmelsen, ska delges en underrättelse om att åtgärden har upphört.

I fråga om omhändertagen egendom framgår av förslaget i avsnitt 5.6 att för att tidsfristen för att hämta ut egendomen ska börja löpa krävs att de som berörs har delgetts information om att åtgärden har upphört och hur egendomen kan komma att hanteras. Med hänsyn till de kostnader eller olägenheter som kan uppstå när ett fordon står stilla kan det förutsättas att både föraren och ägaren till fordonet i de flesta fall är ytterst angelägna om att hämta ut omhändertagen egendom så snart omhändertagandebeslutet har upphört. De kan således förväntas följa handläggningen noga. Återlämnandet av egendom bör självklart inte onödigtvis fördröjas genom t.ex. administrativa krav på tidskrävande åtgärder i form av delgivning i de fall det inte behövs. Regeringen anser därför att en lämplig lösning är att enbart ställa krav på att myndigheten underrättar de berörda om att åtgärden har upphört och att egendomen finns tillgänglig att hämta respektive att fordonet avklampats. Först om denna underrättelse inte leder till att omhändertagen egendom hämtas bör ett delgivningsförfarande inledas.

När det gäller frågan om vem som ska fullgöra underrättelseskyldigheten bör detta enligt regeringen åläggas den myndighet som förvarar föremålet eller ansvarar för klampningsbeslutet. Regeringen avser att reglera denna fråga i förordning.

Övrigt

Med anledning av vad *Malmö tingsrätt* och *Göteborgs tingsrätt* anför bör något sägas om effekterna av att ett omhändertagande eller en klampning upphör. Ett beslut om att förbjuda den fortsatta färden är inte tidsbegränsat, medan åtgärder enligt denna lag föreslås vara tidsbegränsade till högst 24 timmar utom i vissa fall. Det kan leda till att ett omhändertagande eller en klampning upphör trots att beslutet att förbjuda färden alltså gällande. Om förbudet alltså består, ställs höga krav på att informationen om vad som gäller är tydlig, så att den enskilde förstår att fordonet inte får flyttas trots att t.ex. nycklarna till fordonet kan hämtas ut.

5.5 Omprövning och överklagande

Regeringens förslag: Om åtgärden inte är tidsbegränsad ska Polismyndigheten, om föraren eller fordonets registrerade ägare begär det, skyndsamt ompröva beslutet.

Ett beslut av Polismyndigheten som innebär att åtgärden ska bestå får överklagas till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Vid domstolens handläggning ska lagen om domstolsärenden tillämpas.

Andra beslut enligt lagen får inte överklagas.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås även preklusionsbestämmelser samt att ett s.k. överklagandeförbud med ventil ska tillämpas.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän* anför att det är förbudet att framföra fordonet och inte åtgärderna för att verkställa förbudet som innebär en inskränkning i den enskildes rätt att använda sin egendom och att fordonsägaren torde kunna åberopa artikel 6 i Europakonventionen till stöd för att han eller hon har rätt att få frågan om förbudet prövad av domstol. De gällande bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd bör därför ses över. Även *Kammarrätten i Stockholm* menar att det är förbudsbeslutet som i första hand bör kunna överklagas och att det är tveksamt om kraven i artikel 6 i Europakonventionen är uppfyllda om det endast införs en rätt att överklaga beslutet om åtgärd. Det finns därför anledning att överväga frågan om möjligheterna att förenkla det samlade regelverket och samtidigt säkerställa att reglerna om hindrande av fortsatt färd och de nu föreslagna åtgärderna är förenliga med Europakonventionen. *Hovrätten för Västra Sverige* menar att det är oklart om besluten, som har perdurerande verkan, ska kunna överklagas upprepade gånger och anser att så vore rimligt. Mot denna bakgrund och med hänsyn till de konsekvenser ett beslut om åtgärd kan ha för den enskilde, framstår preklusionsbestämmelsen som mindre välbetänkt. Vidare kan det hävdas att åtgärden att t.ex. klampa ett fordon för den enskilde liknar ett beslut om att ta fordonet i beslag och att sådana tidsfrister som gäller vid domstolsprövning av beslag också borde gälla vid överprövning av åtgärdsbeslut. Det kan därför ifrågasättas om det är lämpligt att lagen om domstolsärenden ska gälla. *Solna tingsrätt* ifrågasätter preklusionsbestämmelsen, då en sådan avviker från vad som annars normalt gäller. *Göteborgs tingsrätt* anser att det bör införas en frist om tre veckor från delfående av beslut inom vilken tid överklagande ska ges in till polismyndigheten och att det bör klargöras vad det innebär att det krävs "särskild anledning" att i domstol åberopa omständigheter eller bevis som inte tidigare åberopats. Vidare undrar tingsrätten om avsikten är att hovrättens beslut får överklagas av polismyndigheten men inte av den enskilde. *Domstolsverket* anför att det saknas motivering till varför bestämmelserna om rättens prövning utformas enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och att de beslut som i detta fall ska prövas är av annan karaktär än felparkeringsavgifter. Enligt Domstolsverket bör därför utformningen av de processuella bestämmelserna övervägas närmare i den fortsatta beredningen.

Skälen för regeringens förslag

Omprövning

De bestämmelser som Transportstyrelsen har föreslagit har sin förebild i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Remissynpunkterna visar emellertid på att bestämmelserna bör justeras så att de är bättre anpassade till situationen när åtgärder enligt den nu föreslagna lagen har vidtagits.

Som tidigare anförts får nu föreslagna åtgärder inte pågå under längre tid än vad som är nödvändigt. Behovet av åtgärden ska alltid omprövas av den beslutande tjänstemannens förman. Denna summariska omprövning syftar till att uppenbart felaktiga beslut ska kunna undanröjas omedelbart. Att en förutsättning brister, t.ex. om det förhållande som har föranlett det underliggande beslutet inte längre är för handen eller om det inte längre finns skäl att anta att förbudet mot fortsatt färd inte kommer att följas, är också skäl till att åtgärden ska upphöra. Skyldigheten att fortlöpande ompröva omhändertagandet eller klampningen gäller oberoende av hur länge åtgärden får bestå. Mot bakgrund av de föreslagna åtgärdernas ingripande natur är det också angeläget att en mer formell prövning av beslutet kan göras i de fall åtgärden får bestå under längre tid än 24 timmar. Om prövning begärs, är det av vikt att frågan kan avgöras så snabbt som möjligt. Enligt regeringens mening är Polismyndigheten bäst lämpad att genomföra en sådan formell omprövning.

Enligt Transportstyrelsens förslag är det endast fordonets ägare som har rätt att påkalla en prövning, i enlighet med vad som är fallet vid felparkeringsavgifter. I de nu aktuella situationerna är det emellertid rimligt att även föraren ska kunna påkalla en prövning, då det ofta torde vara föraren som är närvarande när åtgärden vidtas och därmed kan anses vara berörd av åtgärden i lika stor utsträckning som fordonets ägare.

Om Polismyndigheten vid sin prövning finner att det inte finns grund för åtgärden, ska beslutet upphävas och åtgärden upphöra. Om Polismyndigheten finner att åtgärden ska bestå, bör enligt regeringens mening beslutet vara skriftligt och motiveras. Som anges ovan är det väsentligt att ett beslut fattas så snart det kan ske. Polismyndigheten bör därför skyndsamt genomföra omprövningen.

Överklagande

Om Polismyndigheten beslutar att åtgärden ska bestå, bör beslutet kunna överklagas till domstol. Transportstyrelsen har i sin rapport bedömt att överklagande enligt den föreslagna lagen bör handläggas av allmän domstol. Ingen remissinstans har haft någon erinran mot detta. Regeringen instämmer också i bedömningen att allmän domstol är bäst lämpad att pröva den typ av åtgärder som nu är i fråga. I de underliggande författningarna saknas överklagandehänvisning eller föreskrivs ett uttryckligt förbud att överklaga. *Riksdagens ombudsmän* och *Kammarrätten i Stockholm* anför att det är oklart om detta är förenligt med artikel 6 i Europakonventionen och påtalar att det kan finnas anledning att se över det befintliga regelverket i detta avseende. Regeringen är medveten om att gällande överklagandebestämmelser skulle kunna diskuteras i ljuset av bl.a. Europakonventionens bestämmelser. Något beredningsunderlag för att inom ramen för detta lagstiftningsärende göra en sådan översyn

som remissinstanserna önskar finns emellertid inte. Detta hindrar dock inte att det införs en rätt till omprövning och överklagande i den föreslagna nya lagen.

I fråga om vilka regler som bör gälla för handläggningen delar regeringen Transportstyrelsens bedömning att förfarandet bör vara enkelt. Det föreslås därför att frågorna ska handläggas enligt lagen (1996:242) om domstolsärenden (ärendelagen). *Hovrätten för Västra Sverige* har ifrågasatt ärendelagens lämplighet och anför att klampning för den enskilde liknar ett beslut om att ta fordonet i beslag, varför sådana tidsfrister som gäller vid domstolsprövning av beslag också borde gälla i förevarande fall. Regeringen kan visserligen instämma i att en ordning liknande den som gäller vid prövning av beslag skulle ha vissa fördelar. I det remitterade materialet finns dock inget underlag för att bedöma vad införandet av en sådan reglering skulle innebära för domstolarna. Bestämmelser med sådan innebörd kan därför inte införas. Regeringen vill också framhålla, vad gäller frågan om ärendelagen bör tillämpas, att den ger utrymme för ett mindre formbundet förfarande och ger generellt också ett snabbare förfarande än vad som är fallet vid en handläggning enligt rättegångsbalken. Ärendelagen medför vidare att Polismyndigheten kommer att föra det allmännas talan i domstolen. Sammantaget är det därför enligt regeringens mening mest ändamålsenligt att ett överklagande handläggs enligt ärendelagen.

Som berörts ovan har flera remissinstanser synpunkter på det föreslagna förfarandet, bl.a. bestämmelserna om preklusion och fullföljd av hovrättens beslut. Regeringen instämmer i synpunkterna från *Hovrätten för Västra Sverige* och *Solna tingsrätt* att preklusionsregeln inte är ändamålsenlig. Intresset hos den som drabbats av en åtgärd att kunna återropa nya omständigheter eller bevis som stöder hans eller hennes talan får anses vara så starkt att någon begränsning i detta hänseende inte bör föreskrivas. I fråga om det bör införas en tidsfrist inom vilken ett överklagande ska ha inkommit som *Göteborgs tingsrätt* föreslår, önskar regeringen anför följande. När det gäller sådana tvångsmedel som har perdurerande verkan, exempelvis beslag, har den som drabbats av beslaget en rätt att begära rättens prövning av beslutet. Det finns inte någon särskild frist för när en sådan begäran om prövning ska framställas, utan detta kan göras när som helst. En förutsättning för domstolens prövning är dock att beslaget fortfarande består. Regeringen anser att regleringen bör vara utformad på liknande sätt i fråga om nu aktuella åtgärder. En tidsfrist inom vilken ett överklagande ska ha inkommit bör därför inte föreskrivas. När det gäller den i rapporten föreslagna bestämmelsen om ett förbud – med ventil – mot att överklaga hovrättens beslut kan det konstateras att det av ärendelagens reglering följer att prövningstillstånd krävs i såväl hovrätten som i Högsta domstolen. Mot bakgrund bl.a. av att en omprövning av åtgärden görs hos Polismyndigheten innan frågan prövas i domstol anser regeringen att det i förevarande fall saknas skäl att avvika från den ordning som föreskrivs i ärendelagen.

Om skälen för åtgärden inte längre föreligger, får Polismyndigheten upphäva omhändertagandet eller klampningen. Polismyndigheten får alltså besluta att åtgärden ska upphöra även i de fall där åtgärden är eller har varit föremål för domstolsprövning. Om Polismyndigheten upphäver

åtgärdsbeslutet under tiden som frågan handläggs av domstol, ska myndigheten underrätta domstolen om att åtgärden har upphört. Detta kan regleras på lägre föreskriftsnivå.

Ingen domstolsprövning om åtgärden får bestå högst 24 timmar

Enligt artikel 6.1 i Europakonventionen ska var och en vid prövningen av hans eller hennes civila rättigheter eller skyldigheter eller av en anklagelse för brott vara berättigad till en rättvis och offentlig förhandling inom skälig tid, inför en oavhängig och opartisk domstol som har upprättats enligt lag.

I motiven till bestämmelserna i polislagen om tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar m.m. för att förhindra vissa trafikbrott anfördes att de aktuella ingripandena torde betraktas som en sådan inskränkning i den enskildes rätt att använda sin egendom att den enskilde, med hänsyn till artikel 6.1 i Europakonventionen, som regel borde kunna få frågan om egendomens omhändertagande prövad av domstol (se SOU 1995:47 s. 488 och prop. 2003/04:159 s. 17). Det framhölls samtidigt att om tiden för omhändertagandet begränsades kraftigt innebar det i praktiken att en domstolsprövning inte kunde komma till stånd så länge ingreppet bestod, varför det var meningslöst att införa en rätt till domstolsprövning. Det var i stället tillräckligt att den som har drabbats av ett sådant beslut kunde begära skadestånd av staten (a. prop. s. 17). Avsikten med bestämmelsen var att införa ett rättssäkert men också enkelt system för att förhindra och förebygga trafiknyckterhetsbrott och därigenom trafikolyckor. Ett domstolsförfarande skulle komplicera hanteringen på ett sätt som inte var önskvärt. Tiden för tillfälligt omhändertagande av egendom för att förhindra trafikbrott begränsades därför till 24 timmar.

Ett domstolsförfarande för prövning av beslutade åtgärder enligt den nu föreslagna lagen är inte heller önskvärt av samma skäl som i ovan nämnda lagstiftningsärendet. I enlighet med vad regeringen anförde i det lagstiftningsärendet torde ett domstolsförfarande också kunna undvikas utan att den enskildes rätt till domstolsprövning enligt Europakonventionen kränks. Någon rätt till domstolsprövning föreslås därför inte när åtgärderna får bestå i högst 24 timmar.

5.6 Egendom som inte hämtas ut och fordon som lämnas kvar efter att åtgärden upphört

Regeringens förslag: Egendom som omhändertagits ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse. Om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört tillämpas lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m..

Rapportens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är annorlunda.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har några synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Egendom som inte hämtas ut

I avsnitt 5.4.3 har det föreslagits att när ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den från vilken egendomen omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan. I de fall egendomen inte hämtas ut och således finns kvar hos Polismyndigheten eller Tullverket behövs en reglering av vad som ska ske med sådan egendom.

I lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. (här nedan förfarandelagen) finns bestämmelser om vad som gäller för egendom som tillfallit staten på grund av förverkande eller enligt lagen (1938:121) om hittegoods, tagits i förvar enligt lagen (1974:1065) om visst stöldgoods m.m., omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387) eller omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken. Enligt regleringen i förfarandelagen kan egendom bl.a. förstöras eller säljas för statens räkning. Samma reglering bör som Transportstyrelsen har föreslagit gälla för egendom som omhändertagits enligt den i denna lagrådsremiss föreslagna lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Förfarandelagen bör därför göras tillämplig även på egendom som omhändertagits enligt den föreslagna lagen men inte hämtats ut efter det att omhändertagandet har upphört. Detta kan uppnås genom att det i förfarandelagen på relevanta ställen införs hänvisningar även till den nu föreslagna lagen.

När det gäller frågan om hur länge egendom ska förvaras innehåller förfarandelagen olika bestämmelser beroende på enligt vilken lagstiftning egendomen finns hos berörd myndighet. I rapporten föreslås därför att förfarandelagen kompletteras med en bestämmelse om att egendom som omhändertagits enligt den föreslagna lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse om att egendomen kan hämtas. Ingen remissinstans har någon synpunkt på detta förslag. Regeringen delar i sak den bedömning som görs i rapporten.

Av rapporten framgår dock inte tydligt från vilken delgivningstidpunkt den föreslagna tiden ska räknas. Regeringen har föreslagit att det i samband med beslutet om åtgärd ska underrättas även om hur egendomen kan komma att hanteras (se avsnitt 5.4.1). Vid tidsbegränsade omhändertaganden börjar tidsfristen för att hämta ut egendomen löpa först när en sådan underrättelse har delgetts.

Den som berörs av ett beslut om omhändertagande som varar längre tid än 24 timmar ska underrättas när beslutet upphör att gälla. Något särskilt krav på formen för underrättelse bör, som tidigare anförts, inte ställas upp. Ett telefonsamtal till föraren eller ägaren kan således vara tillräckligt, eftersom det kan förutsättas att han eller hon i normalfallet vill hämta egendomen så fort som möjligt. I de fall egendomen ändå inte hämtas bör föraren och den registrerade ägaren delges beslutet om att åtgärden har upphört och anvisas vad som gäller i fråga om omhändertagen egendom. Först efter en sådan delgivning börjar fristen i förfarandelagen att löpa.

Förfarandelagen ger en möjlighet att sälja eller förstöra egendomen. Den egendom som föreslås kunna bli föremål för omhändertagande, dvs.

fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar (jfr avsnitt 5.2.1), torde dock knappast lämpa sig för försäljning. Enligt 5 § förfarandelagen ska egendom som kan befaras komma till brottslig användning eller annars är olämplig för försäljning oskadliggöras.

Förslaget i denna lagrådsremiss innebär att bl.a. frakthandlingar ska kunna omhändertas. Dessa utgör normalt underlag till bokföringen. Av 1 § förfarandelagen framgår att lagen endast gäller om inte annat följer av bestämmelser i lag eller annan författning. Detta innebär bl.a. att bestämmelserna om att egendom får förstöras om den inte hämtas ut inte är tillämpliga om det av annan lag (t.ex. bokföringslagen [1976:125] i fråga om räkenskapsmaterial) framgår att egendomen ska bevaras.

Vad gäller för fordon som kvarlämnas?

Det kan även uppstå situationer där fordonsägare kan komma att strunta i att avhjälpa eventuella brister hos ett fordon som är föremål för åtgärd och i stället överge fordonet på platsen för åtgärden eller på anvisad plats. Ett fordon som är föremål för åtgärd med stöd av lagen är inte omhändertaget av den beslutande myndigheten och därmed inte heller i myndighetens vård. Om fordonet lämnas kvar under längre tid trots att beslutet om åtgärd och det underliggande hindrandebeslutet har upphört, torde det finnas förutsättningar att hantera fordonet i den ordning som föreskrivs i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Genom denna reglering är det möjligt att ombesörja flyttning av bl.a. fordon som varit fortlöpande uppställda på samma plats under minst tre dygn eller som försvarar snöröjning. Beslut om att flytta fordon som inte är fordonsvrak får enligt 16 § förordningen om flyttning av fordon i vissa fall meddelas och verkställas av Polismyndigheten och i vissa fall av en kommunal myndighet eller Trafikverket.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagförslagen ska träda i kraft den 1 mars 2015.

Rapportens förslag: I rapporten föreslås att förslagen ska träda i kraft den 1 januari 2015.

Remissinstanserna: *Göteborgs tingsrätt* menar att ikraftträdande redan den 1 januari 2015 synes vara en för snar tid då, förutom fortsatt förfarande inför antagande av lagen, viss administration, utbildning och framtagande av föreskrifter osv. torde krävas innan bestämmelserna kan tillämpas.

Skälen för regeringens förslag: Det är mycket angeläget att föreslagna åtgärder kan börja tillämpas så snart det är möjligt. I och för sig kommer t.ex. möjligheten att klampa fordon (se avsnitt 5.2.1) att medföra att berörda myndigheter t.ex. kan behöva upphandla relevant utrustning. Eftersom förslagen inte innebär något krav att vidta klampningsåtgärd

bör lagen dock träda i kraft även om någon utrustning inte har hunnit införskaffas. På så sätt kan åtminstone de åtgärder som inte kräver något införskaffande av utrustning börja tillämpas.

7 Konsekvenser

7.1 Konsekvenser för företag

Alla ska följa de regler som gäller. Förslaget innebär ingen ändring av de underliggande bestämmelserna om hindrande av fortsatt färd. De verktyg som föreslås för kontrollmyndigheterna ska kunna användas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med förare eller fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Samma bestämmelser ska gälla oavsett om företaget är svenskt eller utländskt. Enligt Transportstyrelsens rapport kan 24 timmars stillestånd för en godstransport med ett varuvärde på en halv miljon kronor uppskattas till runt 22 000 kronor. Om varuvärdet uppgår till fem miljoner kronor kan stilleståndskostnaden för samma tid uppskattas till omkring 46 000 kronor. Förslaget bedöms uppmuntra till större regelefterlevnad och ge fördelar för de företag som följer gällande bestämmelser. Antalet svenska företag som bedriver kommersiella, tillståndspliktiga godstransporter uppgick till 17 304 den 7 januari 2014. Antalet svenska bussföretag var 7 868 och antalet taxiföretag var 1 058. För de företag som följer gällande bestämmelser ger förslagen inte någon förändrad prisbild. Det är dock oklart om förslagen kan komma att påverka transportkostnaderna.

7.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

Transportstyrelsen

Förslaget innebär ingen förändring av Transportstyrelsens verksamhet. Transportstyrelsen förutsätts dock följa upp förslagets effekter. Eventuella ökade kostnader för Transportstyrelsen ska tas inom ram.

Polismyndigheten och Tullverket

Polismyndigheten och Tullverket har redan idag ett åtagande att hindra fordons fortsatta färd. Det finns dock inga andra verktyg för att verkställa ett sådant beslut än att manuellt bevaka det aktuella fordonet. Förslaget innebär att det skapas möjligheter att kunna omhänderta fordonsnycklar, annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registrerings skyltar eller att klampa fordonet. De föreslagna åtgärderna syftar till att ge myndigheterna effektiva verktyg för att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd efterlevs. De underliggande bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd ändras inte. Förslaget förväntas sammantaget öka regel- efterlevnaden och trafiksäkerheten på väg samt ha en preventiv effekt.

Samtidigt förväntas myndigheternas kontrollverksamhet kunna effektiviseras.

Polismyndigheten och Tullverket kan väga kostnader för utbildning av personal, inköp och hantering av klampningsanordning, förvaring och utlämnande av omhändertagen egendom mot personalkostnader för att fysiskt övervaka att ett fordon fortsatta färd verkligen hindras. För Polismyndighetens del innebär förslaget vidare att myndigheten måste ha ett system för att skyndsamt kunna ompröva ett beslut om omhändertagande av egendom eller klampning om föraren eller fordonets ägare skriftligen begär det. Sammantaget bedöms Polismyndighetens och Tullverkets kostnader för att säkerställa efterlevnaden av beslut att förbjuda den fortsatta färden inte öka vid tillämpningen av de åtgärder som nu föreslås. Myndigheterna förutsätts följa upp förslagets effekter. Eventuella ökade kostnader för Polismyndigheten eller Tullverket ska tas inom ram.

Domstolar

Förslaget innebär att Polismyndighetens beslut att en åtgärd ska bestå kan överklagas hos den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Ökningen av antalet ärenden bedöms vara marginell mot bakgrund av att åtgärder i majoriteten av fallen endast får bestå under 24 timmar och därmed inte får överklagas. Eventuella ökade kostnader för domstolarna ska tas inom ram.

7.3 Konsekvenser för privatpersoner

De verktyg som föreslås får bl.a. användas i syfte att hindra trafik med förare eller fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Förslaget förväntas öka trafiksäkerheten på väg.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

1 §

I paragrafen upplyses allmänt om att lagen innehåller bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas om det har fattats ett beslut om att ett fordon fortsatt färd ska hindras eller att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Sådana beslut får enligt ett antal vägtrafikrelaterade författningar fattas av en polisman eller en tulltjänsteman. I 7–10 §§ framgår enligt vilka bestämmelser ett sådant beslut ska ha fattats för att åtgärder ska kunna beslutas enligt förevarande lag. Lagen kompletterar således dessa författningar genom att ange vilka konkreta åtgärder som får vidtas för att säkerställa att besluten följs.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.2.1.

2 §

I denna paragraf, tillsammans med 3 §, anges vilka konkreta åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett beslut att ett fordon eller ett fordonståg inte får fortsätta färden följs.

Av *första stycket* framgår att åtgärder enligt lagen bara får användas när ett beslut att färden inte får fortsätta har fattats med stöd av någon av de författningar som anges i 7–10 §§ och rekvisiten i dessa paragrafer i övrigt är uppfyllda. Om den fortsatta färden har hindrats med stöd av någon annan bestämmelse är lagen alltså inte tillämplig. En ytterligare förutsättning för att de särskilda åtgärder som regleras i 2 och 3 §§ ska få användas är att det kan antas att förbudet att fortsätta färden inte kommer att åtlydas. En polisman eller tulltjänsteman ges rätt att omhänderta vissa föremål som har särskild betydelse för att kunna fortsätta färden. Det rör sig om fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar, eller registreringsskyltar. Med annat föremål som behövs för färden avses i första hand nyckelkort, men alla slags mekaniska, elektroniska eller andra föremål som krävs för att starta eller framföra fordonet omfattas. Med frakthandlingar avses alla handlingar som rör godset, t.ex. fraktsedlar och tullhandlingar. Handlingar som rör fordonet, t.ex. registreringsbevis, handlingar rörande förarens behörighet, t.ex. körkort och legitimationer, eller handlingar rörande transportföretaget, t.ex. yrkestrafiktillstånd, omfattas inte. Inget hindrar att flera av de uppräknade åtgärderna vidtas samtidigt. Det får avgöras i det enskilda fallet om det räcker att bara ta hand om något av de i paragrafen uppräknade föremålen eller om flera av dessa föremål bör tas om hand.

Om ett beslut att färden inte får fortsätta har meddelats av någon som enligt den underliggande lagstiftningen har rätt att fatta ett sådant beslut, kan ett beslut om omhändertagande fattas av såväl polisman som tulltjänsteman. Beslut om åtgärd behöver vidare inte meddelas vid samma tillfälle som beslutet om att färden inte får fortsätta meddelas. Det skulle t.ex. kunna tänkas att en polispatrull upptäcker att ett fordon, som man vet har meddelats förbud att fortsätta färden, har flyttats från platsen och att frågan om att ingripa med en åtgärd aktualiseras då.

Enligt *andra stycket* ska den polisman eller tulltjänsteman som har beslutat om omhändertagande enligt första stycket skyndsamt anmäla detta till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå. Syftet med förmansprövningen är att förmannen ska kunna upphäva sådana beslut som är uppenbart felaktiga.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.1 och 5.2.3.

3 §

Paragrafen reglerar den mer ingripande åtgärden, s.k. klampning.

Om det av särskilda skäl kan antas att en åtgärd enligt 2 § inte är tillräcklig, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med en särskild låsanordning som hindrar att det förflyttas från platsen. Regleringen, som är teknikneutral, anger endast att det ska vara fråga om en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning.

Kravet på särskilda skäl innebär att det måste finnas någon specifik omständighet som gör att det i det enskilda fallet kan antas att det inte räcker med de mer begränsade åtgärder som anges i 2 §. Det kan t.ex. ha framkommit vid samtal med föraren att han eller hon vägrar att rätta sig efter beslutet. Det kan också finnas förutsättningar att besluta om klampning om föraren har tillgång till dubletter av omhändertagen egendom eller att han eller hon har möjlighet att på ett enkelt sätt få tag i ersättning för den egendom som omhändertagits. Det krävs inte att någon av åtgärderna i 2 § har prövats först för att klampning ska kunna beslutas.

Klampning beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Om åtgärden aktualiseras vid en trafikkontroll måste således kontrollpersonalen kontakta sin myndighet för att få tag på en behörig beslutsfattare. Ett beslut att klampa ett fordon eller fordonståg kan beslutas av såväl Polismyndigheten som Tullverket oavsett vem som har meddelat det underliggande förbudsbeslutet.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.1 och 5.2.3.

4 §

Enligt bestämmelsen får en polisman eller en tulltjänsteman, i syfte att leta efter sådan egendom som får omhändertas enligt 2 §, kroppsvisitera föraren till det fordon eller fordonståg som omfattas av förbudsbeslutet. Om föraren inte frivilligt överlämnar egendomen och denna heller inte är synlig, får föraren kroppsvisiteras om det finns skäl att tro att egendomen finns t.ex. i hans eller hennes kläder eller väska och förutsättningarna i övrigt är uppfyllda. Ibland kan den egendom som eftersöks tänkas finnas hos en passagerare. Kroppsvisitering av passagerare förutsätter att det finns synnerliga skäl för detta. Med synnerliga skäl avses att det ska finnas någon konkret omständighet som med styrka talar för att egendomen kan påträffas hos passageraren. Så kan t.ex. vara fallet om den som ska verkställa åtgärden ser att egendomen lämnas över till en passagerare eller om denne agerar på ett sådant sätt att det finns starka skäl att tro att han eller hon har egendomen på sig. Bestämmelsen ger även en polisman eller tulltjänsteman en rätt att genomöka fordonet eller fordonståget i syfte att leta efter egendom som får omhändertas, om denna inte påträffas på annat sätt och det finns anledning att anta att

sådan egendom kan finnas i fordonet eller fordonståget. En genomsökning av fordonet är att jämställa med en husrannsakan.

Polismannen eller tulltjänstemannen ska alltid först försöka omhänderta egendomen utan att kroppsvisitering eller genomsökning används, och tvångsåtgärden ska alltid avbrytas när egendomen påträffas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.2 och 5.2.3.

5 §

Enligt paragrafen hindrar inte någon av de i lagen angivna åtgärderna att, om polismannen eller tulltjänstemannen medger det, fordonet eller fordonståget förs till närmaste lämpliga plats där det kan stå till dess att åtgärden upphör. 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 övernattnin, förvaring eller omlastning. Om det finns möjlighet att komma till rätta med den brist som har föranlett åtgärden, 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.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.4.

6 §

I paragrafen anges att de s.k. behovs- och proportionalitetsprinciperna gäller när åtgärder ska vidtas enligt lagen. Bestämmelsen är tillämplig på såväl omhändertagande och klampning enligt 2 och 3 §§ som kroppsvisitation och genomsökning enligt 4 §. Att proportionalitetsprincipen ska iaktas innebär bl.a. att beslutsfattaren kan 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.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.6.

7–10 §§

I paragraferna anges i vilka situationer som åtgärder enligt lagen får vidtas. Det krävs att det har fattats ett beslut om att hindra eller förbjuda ett fordon eller ett fordonstågs fortsatta färd enligt något av de lagrum som räknas upp i paragraferna. I praktiken torde en åtgärd oftast komma att beslutas av samma person, eller en person inom samma myndighet, som fattat förbudsbeslutet. I 9 och 10 §§ krävs utöver att ett förbudsbeslut ska ha meddelats enligt någon av de i dessa paragrafer angivna bestämmelserna att föraren respektive fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten för att en åtgärd ska få vidtas.

Åtgärder som har vidtagits med stöd av 7–9 §§ får bestå i högst 24 timmar. För åtgärder som vidtas enligt 10 § finns ingen föreskriven tidsgrän. I samtliga fall ska emellertid åtgärden upphöra om det inte längre finns skäl för den. Det finns alltså en skyldighet att fortlöpande ompröva behovet av åtgärden. Ett uppenbart felaktigt beslut ska undanröjas omedelbart. Att en förutsättning brister, t.ex. om det förhållande

som har föranlett det underliggande beslutet inte längre är för handen, ska också leda till att åtgärden upphör.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

11 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur berörda personer ska underrättas om beslut om omhändertagande eller klampning.

Av *första stycket* framgår att ett beslut om omhändertagande eller klampning ska delges snarast. I fråga om kretsen av personer som ska delges ska föraren och fordonets registrerade ägare delges beslutet. När en åtgärd vidtas torde föraren normalt vara närvarande och delgivning kan då ske på plats med honom eller henne. När det gäller omhändertagande är föraren sannolikt oftast den person från vilken egendomen omhändertas. Det kan dock inte uteslutas att egendom omhändertas från någon annan, t.ex. en passagerare. I sådant fall ska även han eller hon delges beslutet. Berörda personer ska vidare underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras i det fortsatta förfarandet. I de fall åtgärden får bestå under högst 24 timmar bör det även framgå att åtgärden upphör inom den tiden och att omhändertagen egendom därefter kan hämtas. Med hur egendomen kan komma att hanteras avses att lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. tillämpas, jfr 17 § andra stycket. En förutsättning för att egendom t.ex. ska få säljas eller förstöras är att underrättelsen har delgetts berörda personer. I fråga om ett fordon, torde ett sådant kunna hanteras enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall samt tillhörande förordning om det inte avlägsnas. Underrättelsen bör därför omfatta information om vad som gäller enligt den regleringen.

Av *andra stycket* framgår att i de fall åtgärden får bestå under längre tid än 24 timmar, ska underrättelsen också innehålla information om möjligheten att begära omprövning.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.1.

12 §

I paragrafen regleras den omprövning som Polismyndigheten ska göra på uttrycklig begäran. Av 7–10 §§ framgår att en fortlöpande prövning av behovet av åtgärden alltid ska ske.

Av *första stycket* framgår att en sådan formell omprövning som denna paragraf avser endast kan ske av sådana beslut om omhändertagande eller klampning som får bestå längre än 24 timmar, dvs. när åtgärden har vidtagits till följd av att fordonets skick eller beskaffenhet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. En omprövning enligt denna paragraf förutsätter vidare att antingen föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär detta. Polismyndighetens omprövning ska göras skyndsamt. Polismyndigheten kan vid sin prövning upphäva omhändertagandet eller klampningen såväl om skälen för åtgärden har upphört, t.ex. att bristen hos fordonet har avhjälpits, som om myndigheten finner att beslutet om åtgärd av någon anledning varit oriktigt.

Av *andra stycket* framgår att om Polismyndigheten finner att åtgärden ska bestå, ska den ange skälen för detta. Polismyndighetens beslut ska vara skriftligt. Föraren och fordonets registrerade ägare ska underrättas om beslutet och hur beslutet kan överklagas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

13 §

Paragrafen innehåller en forumregel. Den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits är behörig att pröva överklagandet. Endast sådana beslut av Polismyndigheten enligt 12 § som innebär att åtgärden ska bestå får överklagas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

14 §

Av paragrafen framgår att lagen (1996:242) om domstolsärenden ska tillämpas vid domstolens handläggning av ärenden om omhändertagande och förstörande. Av 7 § lagen om domstolsärenden framgår vilka uppgifter ett överklagande ska innehålla. Det ska innehålla uppgift om vilket beslut som överklagas, i vilken del detta överklagas och vilken ändring som yrkas, de omständigheter som åberopas till stöd för överklagandet, de bevis som åberopas samt det som ska styrkas med varje särskilt bevis. Skriftliga bevis ska ges in samtidigt med överklagandet. Av 23 och 25 §§ förvaltningslagen (1986:223) framgår att ett överklagande ska ges in till Polismyndigheten och att myndigheten ska överlämna överklagandet och övriga handlingar i ärendet till domstolen. Syftet med detta är att domstolen redan inledningsvis ska ha tillgång till ett fylligt underlag i ärendet.

15 §

Av paragrafen framgår att domstolens beslut ska utmyнна i att åtgärden antingen ska upphöra eller att den tills vidare ska bestå. En förutsättning för att domstolen ska pröva frågan är att åtgärden då består.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

16 §

Enligt paragrafen ska Polismyndigheten upphäva omhändertagandet eller klampningen om skälen för åtgärden har upphört. Även efter det att Polismyndigheten fattat ett beslut enligt 12 § om att åtgärden ska bestå, ska myndigheten alltså upphäva omhändertagandet eller klampningen om förutsättningarna för åtgärden inte längre föreligger. Polismyndigheten får upphäva ett beslut om åtgärd även om detta är eller har varit föremål för domstolsprövning. Om Polismyndigheten upphäver åtgärdsbeslutet under tiden som frågan handläggs av domstol, ska myndigheten underätta domstolen om att åtgärden har upphört.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

17 §

I *första stycket* anges till vilka personer omhändertagen egendom ska lämnas tillbaka när omhändertagandet upphört. Huvudregeln är att egendomen ska lämnas till den från vilken egendomen omhändertogs. I de allra flesta fallen torde det vara föraren. Om särskilda skäl finns kan

egendomen lämnas till någon annan. Egendom som hänför sig till ett fordon, t.ex. fordonsnycklar och liknande föremål samt registrerings-skyltar, bör kunna lämnas ut till den registrerade ägaren av fordonet, även om egendomen omhändertagits från någon annan person. Om den till vilken egendomen ska lämnas uppdrar åt annan att hämta den eller medger att den lämnas till annan som gör anspråk på den bör så kunna ske. Ett sådant samtycke eller en sådan begäran bör om möjligt vara skriftligt.

I *andra stycket* anges att lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. (förfarandelagen) ska tillämpas om egendom inte hämtas ut. Enligt den lagen får Polismyndigheten eller Tullverket t.ex. sälja eller förstöra egendom om förutsättningarna för detta är uppfyllda.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.3 och 5.6.

18 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om underrättelser när en åtgärd som inte varit tidsbegränsad har upphört. Föraren och fordonets registrerade ägare ska underrättas om att omhändertagen egendom kan hämtas eller att fordonet inte längre är klampat. Om egendom omhändertagits från någon annan, ska också han eller hon underrättas om att egendomen kan hämtas. Underrättelsen ska även innehålla information om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras. Om ett fordon inte flyttas efter att en åtgärd har upphört torde fordonet kunna hanteras enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall samt tillhörande förordning. Om omhändertagen egendom inte hämtas tillämpas förfarandelagen, se 17 § *andra stycket*. Av 2 c § i förfarandelagen framgår att en förutsättning för att egendomen t.ex. ska få säljas eller förstöras är att underrättelsen har delgetts berörda personer. Den som ska hämta egendomen torde dock inledningsvis kunna kontaktas på ett enklare sätt för att informeras om att egendomen kan hämtas ut.

När åtgärder som får bestå i högst 24 timmar upphör att gälla krävs inte någon underrättelse om detta eftersom information om att åtgärden upphör inom 24 timmar lämnats vid delgivningen av åtgärdsbeslutet.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.3.

19 §

I paragrafen föreskrivs vilken dokumentation som ska finnas över åtgärder enligt lagen. Paragrafen har utformats efter mönster av 27 § polislagen.

I paragrafens *första stycke* ställs krav på att det ska föras protokoll över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning. Det anges i punktform vilka uppgifter som ska anges när det gäller omhändertagande, klampning och genomsökning.

Som framgår av *andra stycket* finns särskilda regler i 28 kap. rättegångsbalken om protokoll som ska tillämpas i fråga om kroppsvisitation.

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

1 §

Ändringen innebär att det i paragrafen införs en *ny punkt* som innebär att lagen också 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.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

2 c §

Paragrafen är ny och reglerar hur länge egendom som har omhändertagits med stöd av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, men inte hämtats ut efter det att omhändertagandet har upphört, ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket. När det gäller omhändertaganden som får bestå i högst 24 timmar ska egendomen finnas tillgänglig i minst en månad efter delgivning av sådan under rättelse som anges i 11 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Även när det gäller omhändertaganden som inte är tidsbegränsade ska egendomen finnas tillgänglig i minst en månad. I detta fall börjar fristen löpa först när en sådan underrättelse att beslutet har upphört att gälla som ska lämnas enligt 18 § samma lag har delgetts. Om egendomen inte hämtas ut efter den angivna fristen ska det förfaras med den på det sätt som anges i förfarandelagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

7 §

Genom ändringen i *första stycket* införs en rätt för en ägare eller annan som har rätt till egendom som omhändertagits med stöd av 2 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd att få egendomen utlämnad till sig efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

8 §

I *första stycket* anges att försäljning av egendom som tagits i förvar med stöd av uppräknade lagar sker för statens räkning. I uppräknningen har lagts till den nya lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

Sammanfattning av rapporten

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Den här rapporten omfattar konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon (punkt 1 i uppdraget).

Bakgrund

God regelefterlevnad på trafikområdet är viktigt för att upprätthålla hög trafiksäkerhet i samhället och konkurrens på lika villkor inom transportbranschen. För att upprätthålla trafiksäkerheten och för att säkerställa betalning av vissa sanktionsavgifter har polisman och tulltjänsteman idag enligt flera bestämmelser möjlighet och/eller skyldighet att hindra fortsatt färd. Hur det ska säkerställas att förbudet följs finns dock inte reglerat i någon författning. Eftersom det därmed saknas stöd för att vidta tvångsåtgärd för att säkerställa att beslutet efterlevs krävs det att en polisman eller en tulltjänsteman fysiskt övervakar fordonet under tiden som förbudet består. Detta är såväl kostsamt som tidskrävande och några resurser att genomföra en sådan övervakning finns inte idag. När det inte kan säkerställas att förbudet följs äventyras regelefterlevnaden och därmed såväl trafiksäkerheten som konkurrens på lika villkor inom yrkestrafiken. Ett alternativ till att genomföra fysisk övervakning av hindrade fordon är att införa en författning som reglerar vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att förbud mot fortsatt färd efterlevs. Transportstyrelsen har nu fått i uppdrag av regeringen att redovisa konsekvenserna av att införa en rätt för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning.

Klampning tillämpas inte i Sverige idag. När Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen den 12 februari 2013 redovisade regeringsuppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg (N2012/1374/TE), avfärdades möjligheten att införa en rätt för polisen att klampa fordon för att hindra fortsatt färd. Klampning ansågs inte proportionerligt i förhållande till bl.a. gärningarnas straffvärde och de extra åtgärder och kostnader som ett sådant förslag skulle innebära för polisen. Istället föreslogs att möjligheten att meddela föreskrifter om hindrande av fortsatt färd skulle utredas. I rapporten lyftes också möjligheten att införa en ny lag med innebörd att polisman och tulltjänsteman kan ta hand om frakthandlingar, fordonsnycklar och registreringsskyltar. Rikspolisstyrelsen har avbrutit arbetet med att ta fram föreskrifter om hindrande av fortsatt färd efter kontakt med Transportstyrelsen.

När Transportstyrelsen inledde arbetet med det här uppdraget tog delprojektgruppen kontakt med Rikspolisstyrelsen. Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen kom överens om att regleringen av samtliga åtgärder som kan vidtas för att säkerställa hindrande av fortsatt färd, bör regleras genom lag samt att det lämpligen ska ske i en och samma författning.

Rikspolisstyrelsen har därefter samverkat med Transportstyrelsen för att ta fram förslag till lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Transportstyrelsen föreslår följande.

- Det ska införas en ny lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Lagen reglerar vilka åtgärder som polismyndighet eller Tullverket får besluta om för att säkerställa att polismans eller tulltjänstemans hindrande av fortsatt färd efterlevs. De åtgärder som omfattas av lagen är omhändertagande av frakthandlingar, fordonsnycklar och registreringsskyltar samt klampning av fordon. Klampning ska ses som den mest ingripande åtgärden.
- Klampning ska definieras som att ett fordon förses med en mekanisk låsanordning eller elektronisk utrustning för intensivövervakning. Om klampning sker genom elektronisk intensivövervakning får uppgifter om det övervakade fordonets position sparas i högst en månad.
- Polismyndighet eller Tullverket ska ges möjlighet att besluta om åtgärder enligt lagen för att säkerställa hindrande av fortsatt färd när det har skett för att
 - verkställa betalning av förskott på sanktionsavgift och böter i vissa fall,
 - förhindra fortsatt färd med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten,
 - förhindra fortsatt färd med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, och
 - förhindra fortsatt färd som skulle innebära att fortsatt brott begås.
- Det införs en ändring i bötesverkställighetslagen (1979:189) för att säkerställa betalning av böter när ett effektivt verkställighetssystem saknas. Ändringen sker för att polisman, under vissa förhållanden, ska kunna besluta om förskott på böter samt att fordonet inte får fortsätta färden förrän förskottet betalas.
- När polismyndighet eller Tullverket fattar beslut om åtgärd enligt den föreslagna lagen för att
 - verkställa betalning av förskott på sanktionsavgift eller böter,
 - förhindra fortsatt färd med fordon vars förare utgör ett påtagligt hot mot trafiksäkerheten, eller
 - förhindra fortsatt brott ska åtgärden bestå till dess grund för denna saknas, dock längst i 24 timmar. Det är i dessa fall inte möjligt att överklaga myndighetens beslut till domstol.
- När polismyndighet eller Tullverket fattar beslut om åtgärd enligt den föreslagna lagen för att förhindra fortsatt färd med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, ska åtgärden bestå så länge det finns skäl för den. Eftersom någon maximal tidsgräns inte anges, införs en rätt till domstolsprövning av myndighetens beslut.

Bilaga 1

- Det ska införas en rätt för polismyndighet eller Tullverket att besluta om kroppsvisitation av fordonets förare eller passagerare. De ska även kunna söka igenom fordonet om det är nödvändigt för att söka efter egendom som får omhändertas.
- Det ska införas bestämmelser om att fordonet, trots beslut om någon av åtgärderna som anges ovan, får föras till närmaste lämpliga avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad.
- Den som har fått sitt fordon klampats ska så snart som möjligt delges underrättelse om att så skett samt om hur fordonet kan komma att hanteras efter det att åtgärden upphört. Detsamma gäller när egendom omhändertagits. Vad gäller åtgärd enligt beslut som inte är begränsat till att gälla i längst 24 timmar ska underrättelse även ske när åtgärden upphört.
- När åtgärd upphört ska egendomen återlämnas till den från vilken egendomen omhändertogs.
- Egendom som inte hämtas ut ska, i enlighet med föreslagen ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m., under vissa förutsättningar kunna förstöras eller försäljas för statens räkning.

Utöver ovanstående förslag redovisas följande bedömningar.

- Transportstyrelsen anser inte att det är önskvärt, eller möjligt, att införa särskilda verkställighetsregler för betalning av böter när det redan finns ett effektivt verkställighetssystem.
- Transportstyrelsen anser att det saknas förutsättningar att införa en rätt att besluta om åtgärd enligt den föreslagna lagen för att utreda om ett brott har begåtts eller inte.
- Transportstyrelsen anser inte att klampade fordon kan jämföras med omhändertagen egendom. Om ett fordon inte hämtas efter att beslutet om klampning har upphört kan fordonet hanteras enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.
- Transportstyrelsen anser inte att det ska införas någon särskild bestämmelse som reglerar ansvaret för fordonet och dess eventuella last under tiden som egendom är omhändertagen eller fordonet är klampat.

Skissen i bilaga 1 visar i vilka situationer lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd föreslås tillämplig och på vilket sätt. Detta behandlas i avsnitten 5.2 till 5.6.

Skissen i bilaga 2 illustrerar förfarandet vid beslut om åtgärd enligt lagen, vilket företrädesvis behandlas i avsnitt 5.9.

Förslag till lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av polismans eller tulltjänstemans hindrande av fortsatt färd eller beslut om att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden.

2 § Om en polisman eller en tulltjänsteman har hindrat ett fordons fortsatta färd eller beslutat att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden får polismyndighet eller Tullverket, i de fall som anges i 5–7 §§, besluta att omhänderta fordonets frakthandlingar, fordonsnycklar eller registrerings skyltar om det kan antas att förbudet inte kommer att följas.

Kan det av särskilda skäl anses finnas risk för att åtgärder enligt första stycket inte är tillräckliga för att upprätthålla förbudet får polismyndighet eller Tullverket besluta att fordonet ska förses med mekanisk låsanordning eller elektronisk utrustning för intensivövervakning (klampning).

3 § Om förutsättningarna i 2 § första stycket är uppfyllda och det är nödvändigt för att söka efter sådan egendom som anges där, får polismyndighet eller Tullverket besluta om kroppsvisitation av fordonets förare eller passagerare och om genomsökning av fordonet.

4 § Trots beslut om åtgärder enligt 2 § får polismyndighet eller Tullverket medge att fordonet eller fordonståget förs till närmaste lämpliga avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad.

Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av förskott på böter, förskott på sanktionsavgift eller för att förhindra fortsatt brott

5 § Polismyndighet eller Tullverket får besluta om åtgärder enligt 2 § när en polisman eller en tulltjänsteman har hindrat fortsatt färd enligt

1. 2 § bötesverkställighetslagen (1979:189),
2. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
3. 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2002:211),
4. 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter,
5. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
6. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller
7. 10 kap 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

I fall som avses i första stycket 5–7 får en åtgärd, i avvaktan på Transportstyrelsens beslut om fastställande, beslutas av polismyndighet.

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

Åtgärder i syfte att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

6 § Polismyndighet får besluta om åtgärder enligt 2 § när en polisman hindrat fortsatt färd enligt

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

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

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

Åtgärder i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

7 § Polismyndighet får besluta om åtgärder enligt 2 § när en polisman hindrat fortsatt färd vid påtaglig fara för trafiksäkerheten på grund av ett fordons skick eller beskaffenhet, enligt

1. 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574), eller

2. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

En åtgärd enligt första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den.

8 § I fall som anges i 7 § får fordonets ägare hos polismyndigheten i det polisdistrikt där åtgärden vidtogs skriftligen anmäla att han eller hon bestrider åtgärden. Fordonsägaren ska ange de omständigheter som bestridandet grundas på och den bevisning som åberopas.

När bestridande har anmälts ska polismyndigheten skyndsamt verkställa den utredning som behövs. När utredningen har avslutats ska polismyndigheten meddela beslut med anledning av bestridandet. Om myndigheten finner att det saknas grund för åtgärden ska den undanröjas.

9 § Ett beslut enligt 8 § som innebär att åtgärden undanröjts får inte överklagas.

Andra beslut enligt 8 § får överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Överklagandet ska ges in till polismyndigheten. Vid överklagande gäller lagen (1996:242) om domstolsärenden, om inte annat anges i denna lag.

Omständigheter eller bevis som inte angetts vid polismyndigheten får i tingsrätten eller hovrätten åberopas endast om parten gör sannolikt, att han eller hon haft giltig ursäkt för att inte ange omständigheten eller beviset vid polismyndigheten, eller om det av annan särskild anledning bör tillåtas att omständigheten eller beviset åberopas.

10 § Hovrättens beslut får inte överklagas av en enskild part. Hovrätten får dock tillåta att beslutet överklagas, om det finns särskilda skäl för en prövning om tillstånd ska ges enligt 54 kap. 10 § första stycket 1 rättegångsbalken.

11 § Rätten får förordna att beslut om åtgärd enligt 2 § ska bestå eller att åtgärden ska undanröjas. Om rätten finner att åtgärden ska bestå, ska den polismyndighet som fattat beslut om åtgärder fortsätta handlägga ärendet i enlighet med 7 § andra stycket.

Gemensamma bestämmelser

12 § Omhändertagen egendom ska återlämnas till den från vilken egendomen omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

13 § Om egendomen inte hämtas när ett omhändertagande har upphört får polismyndigheten eller Tullverket, under de förutsättningar som anges i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m., förstöra egendomen eller sälja den för statens räkning.

14 § Den från vilken egendom omhändertagits, eller vars fordon klampats, ska snarast efter beslut om åtgärden delges underrättelse om beslutet samt om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras. Om det är känt att någon annan också berörs av åtgärden ska även denne delges sådan underrättelse.

När egendom som omhändertagits eller klampats enligt 7 § ska återlämnas eller om det inte längre finns skäl för klampning, ska den från vilken egendomen omhändertagits eller vars fordon klampats omedelbart delges underrättelse om att föremålet kan hämtas eller avlägsnas och hur egendomen eller fordonet, om detta inte görs, kan komma att hanteras. Detsamma gäller annan som egendomen ska lämnas till enligt 12 § eller som har rätt till fordonet.

15 § Uppgifter om det övervakade fordonets position som tas fram enligt 2 § andra stycket får bevaras i högst en månad och ska därefter omedelbart förstöras.

16 § Protokoll ska föras över åtgärd enligt denna lag. Av protokollet ska framgå

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:865) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

dels att 1, 7 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 c §, av 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 hittegoods,
3. tagits i förvar enligt lagen (1974:1065) om visst stöldgoods m.m.,
4. omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), *eller*
5. omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken.

4. omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387),
5. omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken, *eller*
6. omhändertagits med stöd av 2 § lagen (2014:000) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

2 c §

Egendom som omhändertagits med stöd av 2 § lagen (2014:000) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska finnas tillgänglig hos polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse enligt 14 § i lagen (2014:000) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Om egendomen inte hämtas ut inom den tiden ska egendomen hanteras på det sätt som anges i denna lag.

7 §²

Gör ägaren eller annan rättsinnehavare anspråk på egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöld-

Gör ägaren eller annan rättsinnehavare anspråk på egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöld-

¹ Senaste lydelse 2009:1172.

² Senaste lydelse 2009:1172.

gods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387) *eller* egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § rättegångsbalken ska den lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

gods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § rättegångsbalken *eller som omhändertagits med stöd av 2 § lagen (2014:000) 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.

8 §³

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) *eller* egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § rättegångsbalken sker för statens räkning.

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 § rättegångsbalken *eller som omhändertagits med stöd av 2 § lagen (2014:000) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd* sker för statens räkning.

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

Ansökan om ersättning prövas av Rikspolisstyrelsen om en polismyndighet har fattat beslutet om försäljning. I annat fall prövas frågan av den myndighet som beslutat om försäljningen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

³ Senaste lydelse 2009:1172.

Förslag till lag om ändring i bötesverkställighetslagen (1979:189)

Härigenom föreskrivs att 2 § bötesverkställighetslagen (1979:189) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Uppbörd av böter *sker* så snart dom, straffföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har meddelats. Indrivning får däremot *ej* ske förrän domen har vunnit laga kraft eller föreläggandet har godkänts.

Utan hinder av att dom eller föreläggande *ej* har meddelats får den misstänkte betala förskott på böter som kan komma att åläggas honom. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *meddelar* närmare föreskrifter om sådan förskotts-betalning.

Föreslagen lydelse

2 §

Uppbörd av böter *ska ske* så snart dom, straffföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har meddelats. Indrivning får däremot *inte ske* förrän domen har vunnit laga kraft eller föreläggandet har godkänts.

Utan hinder av att dom eller föreläggande *inte* har meddelats får den misstänkte betala förskott på böter som kan komma att åläggas honom. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *får meddela* närmare föreskrifter om sådan förskotts-betalning.

Om den misstänkte har hemvist i ett land som inte omfattas av lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m. eller lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen och det är fråga om böter för brott som begåtts med fordon i yrkesmässig trafik, ska polisman i samband med kontrollen besluta om förskott på böter.

Om förskottet inte betalas omedelbart får polisman besluta att fordonet inte får fortsätta färden. Beslut om förbud att fortsätta färden gäller tills förskottet betalats.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

Efter remiss har yttrande lämnats av Riksdagens ombudsmän, Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Stockholm, Göteborgs tingsrätt, Solna tingsrätt, Förvaltningsrätten i Malmö, Förvaltningsrätten i Jönköping, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Brottsförebyggande rådet, Konkursverket, Kommerskollegium, Skatteverket, Statskontoret, Arbetsmiljöverket, Regelrådet, Trafikanalys, Trafikverket, Tullverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Företagarna, Landsorganisationen i Sverige, Sveriges Bussföretag, Svensk Försäkring, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Åkeriföretag och Tjänstemännens Centralorganisation.

Därutöver har Konsumentverket, Polismyndigheten Västra Götaland och Sveriges trafikskolors riksförbund kommit in med yttrande.

Regelrådet, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Företagarna, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Sveriges Kommuner och Landsting och Tjänstemännens Centralorganisation har fått tillfälle men har avstått från att yttra sig.

Almega, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Näringslivets Transportråd, Näringslivets regelnämnd, Svenskt Näringsliv, Taxiägarnas Riksförbund och Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd har fått tillfälle men han inte kommit in med något yttrande.