

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU20

Klampning av fordon

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till lag om ändring i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, med en lagteknisk justering. Syftet med förslagen är att säkerställa att sanktionsavgifter som ska påföras utlands-etablerade företag vid regelöverträdelser faktiskt betalas, vilket bidrar till en ökad regelefterlevnad på vägtransportområdet, främjar en sund konkurrens mellan aktörerna och förbättrar förarnas sociala villkor. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022. Utskottet föreslår vidare två tillkännagivanden till regeringen med anledningen av yrkanden i fyra följdmotioner:

- Regeringen bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser i enlighet med vad utskottet anför.
- Regeringen bör se över behovet av att i större utsträckning samordna arbetet mellan olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken.

I betänkandet finns två reservationer (S, V, MP) där det föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande.

Behandlade förslag

Proposition 2021/22:234 Fordon ska kunna klampas i fler fall.

Sex yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden.....	5
Regeringens lagförslag	5
Önskemål om ytterligare åtgärder i fråga om klampning	8
Reservationer	18
1. Tidsgräns och grunder för klampning, punkt 2 (S, MP)	18
2. Samordning av myndigheternas arbete, punkt 3 (S, V, MP)	19
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	21
Propositionen	21
Följdmotionerna	21
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	22
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag	23

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med den ändringen att 7 § ska ha den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:234.

Önskemål om ytterligare åtgärder i fråga om klampning

2. Tidsgräns och grunder för klampning

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om förlängd tidsgräns för klampning och möjlighet till klampning vid fler typer av lagöverträdelser och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:4701 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:4735 av Maria Stockhaus m.fl. (M) och

2021/22:4737 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (S, MP)

3. Samordning av myndigheternas arbete

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4739 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C).

Reservation 2 (S, V, MP)

Stockholm den 14 juni 2022

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Richard Herrey (M), Anna Wallentheim (S) och Elisabeth Falkhaven (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2021/22:234 Fordon ska kunna klampas i fler fall. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till propositionen. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. I bilaga 3 återfinns ett förslag från utskottet till ändring i regeringens lagförslag av lagtekniska skäl. I betänkandet behandlar utskottet även fyra motioner med sex yrkanden som har väckts med anledning av propositionen. Förslagen i motionerna återges i bilaga 1.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kompletteras så att åtgärder enligt lagen ska få vidtas i fler fall än i dag. Åtgärder – omhändertagande av vissa föremål eller fastlåsning av fordon (klampning) – får enligt lagen bl.a. vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter. Detta är möjligt när det enligt andra författningar har meddelats ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden på grund av att ett förskott för sanktionsavgift inte har betalats omedelbart vid kontrollen. Förslaget innebär att omhändertagande eller klampning får ske när beslut om förskott och om att färden inte får fortsätta har meddelats i fråga om sanktionsavgift som ska påföras när vissa handlingar inte visas upp vid en vägkontroll. Det gäller handlingar som krävs enligt bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportområdet eller enligt bestämmelser om internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik med fordon som är registrerade i ett land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med den ändringen av lagtekniska skäl att 7 § ska ha den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3.

Bakgrund

Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

Regeringen beslutade i augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området (dir. 2019:51). Bakgrunden till uppdraget var att regeringen ansåg att det finns skäl att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområdet för att få en samlad bild av hur och i vilken omfattning den bedrivs av behöriga myndigheter samt vilken effekt den har på hur yrkestrafikens regler följs. Utredaren redovisade i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31).

I utredningen lämnades förslag om bl.a. framtidens kontroller av yrkestrafik, sanktionsväxling och trafiksäkerhetskontrollanter. När det gäller frågan om en organisatorisk lösning där resurser flyttas från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet föreslog utredaren att den nuvarande strukturen skulle behållas. Utredaren föreslog samtidigt att resurserna i form av personal inom de båda myndigheterna skulle utökas för att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet. Utredaren pekade vidare på behovet av att även beakta påverkan på övriga myndigheter i kontrollkedjan vid resurstilldelningen. Utredaren pekade på att samverkan mellan de båda kontrollmyndigheterna är grundläggande för den samlade effektiviteten, och därmed ska även krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkestrafiken beslutas av regeringen. Utredaren föreslog vidare att det inom Polismyndigheten ska inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet som ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen ska författningsregleras och myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas vad gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med t.ex. informationsinsatser om gällande regelverk.

Utredaren konstaterade att ett stort antal myndigheter är involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg och att informationsflödet mellan dessa är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än i dag. Enligt utredaren tycks de problem som har identifierats främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa. Utredningen var ute på remiss fram till den 26 september 2021 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Genomförande av mobilitetspaketet

Under 2017 och 2018 presenterade Europeiska kommissionen förslag till tre större lagstiftningspaket med reglering av olika aspekter med direkt eller indirekt koppling till det transporträttsliga området. Kommissionen benämnde dessa det första, andra respektive tredje mobilitetspaketet. Det första mobilitetspaketet har den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman. Denna del innehöll bl.a. ett samlat förslag på ändringar i EU:s s.k. trafiktillstånds- och godsförordningar. Vidare föreslogs ett direktiv med bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn. Den 15 juli 2020 antogs inom EU ett antal rättsakter inom vägtransportområdet, det s.k. mobilitetspaketet, med syftet att bl.a. ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. I paketet finns regler om tillstånd, godstransporter, kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetstid. Genomförandet av mobilitetspaketet innebär en skärpning av kraven på dem som bedriver yrkesmässig trafik. Med anledning av mobilitetspaketet införs under 2022 flera nya bestämmelser gemensamt inom EU.

Regeringen överlämnade den 17 mars 2022 propositionen Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166). I propositionen lämnades förslag till lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet. Utskottet välkomnade i sitt ställningstagande de nya regler som regeringen föreslagit med hänvisning till att de syftar till att stärka kontrollen av transportföretagen och göra det svårare att utnyttja utländska yrkesförare. Utskottet uttalade vidare att regeringens lagförslag är väl avvägda och föreslog att riksdagen skulle anta dem. Riksdagen beslutade den 18 maj 2022 i enlighet med utskottets förslag (bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Lagändringarna kommer i huvudsak att träda i kraft den 15 juni 2022.

Propositionen

Regeringens lagförslag

Regeringen föreslår i propositionen att lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kompletteras så att åtgärder enligt lagen ska få vidtas i fler fall än

i dag. Syftet med förslaget är att säkerställa att sanktionsavgifter som ska påföras utlandsetablerade företag vid regelöverträdelser faktiskt betalas, vilket bidrar till en ökad regelefterlevnad på vägtransportområdet. Detta ska också främja en sund konkurrens mellan aktörerna inom detta område och förbättra förarnas sociala villkor.

Enligt regeringens förslag ska föremål få omhändertas och fordon ska få klampas (låsas fast) när det enligt andra regler har meddelats ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden på grund av att förskott för sanktionsavgift inte betalats omedelbart vid en vägkontroll. Omhändertagande och klampning ska få ske för att säkra verkställighet av sanktionsavgift som ska påföras enligt regler om att vid en vägkontroll

- visa upp en kopia av en utstationeringsdeklaration vid utstationering av förare inom vägtransportområdet eller
- visa upp bevis om tillstånd att utföra internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik med fordon som är registrerade i ett land utanför EES.

Konsekvenser

Regeringen anger att syftet med förslaget är att säkerställa att sanktionsavgifter som ska påföras utlandsetablerade företag vid regelöverträdelser faktiskt betalas och att detta ska bidra till en ökad regelefterlevnad på vägtransportområdet. Regeringen bedömer att förslaget främjar en sund konkurrens mellan aktörerna på vägtransportområdet och förbättrar förarnas sociala villkor.

Regeringen bedömer att det i första hand är utlandsetablerade transportföretag som berörs av lagförslaget samtidigt som de föreslagna reglerna inte innebär några utökade skyldigheter för transportföretagen. Regeringen bedömer att förslaget ökar förutsättningarna för att svenska och utländska företag ska kunna konkurrera på lika villkor, eftersom det syftar till att motverka att oseriösa transportföretag kringgår reglerna.

Regeringen bedömer vidare att förslaget förbättrar förarnas sociala villkor, detta mot bakgrund av att de nya reglerna om utstationering inom vägtransportsektorn kommer att innebära höjda löner för förare från länder med lägre lönelägen än de som gäller i Sverige.

Regeringen bedömer slutligen att den föreslagna lagändringen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bidrar till en effektiv reglering i samband med utstationering inom vägtransportsektorn samt att förslaget är förenligt med EU-rätten.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att ändringarna i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska träda i kraft den 1 augusti 2022. Som skäl för detta anger regeringen att bestämmelserna om utstationering av förare ska träda i kraft den 15 juni 2022 enligt förslagen som lämnats i propositionen Genomförande av

mobilitetspaketet. Sanktionsavgift ska då påföras det transportföretag som inte visar upp en kopia av en utstationeringsdeklaration för en utstationerad förare vid en vägkontroll. Regeringen anger vidare att den avser att i förordning ange att en sanktionsavgift ska påföras ett företag som överträder krav på att visa upp bevis om tillstånd att utföra internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik med fordon som är registrerade i ett land utanför EES. För att säkerställa verkställighet av de nu aktuella sanktionsavgifterna bör enligt regeringen de nu föreslagna ändringarna träda i kraft så snart som möjligt därefter.

Utskottets ställningstagande

I propositionen föreslår regeringen att lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kompletteras så att åtgärder enligt lagen ska få vidtas i fler fall än i dag. Utskottet välkomnar de nya regler som föreslås i regeringens proposition eftersom de syftar till att säkerställa att sanktionsavgifter som ska påföras utlandsetablerade företag vid regelöverträdelser faktiskt betalas, vilket bidrar till en ökad regelefterlevnad på vägtransportområdet, främjar en sund konkurrens mellan aktörerna och förbättrar förarnas sociala villkor. Utskottet anser att regeringens lagförslag är väl avvägt och föreslår mot denna bakgrund att riksdagen antar detta tillsammans med den ändring i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd som utskottet av lagtekniska skäl föreslår i bilaga 3.

Önskemål om ytterligare åtgärder i fråga om klampning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser i enlighet med vad utskottet anför. Vidare tillkännager riksdagen för regeringen behovet av att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken.

Därmed bifalls motionsförslag om detta.

Jämför reservation 1 (S, MP) och 2 (S, V, MP).

Bakgrund

Trafikutskottets uppföljning

Våren 2011 beslutade trafikutskottet att inleda en uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg, och en rapport publicerades med anledning av detta våren 2012 (2011/12:RFR8). Bakgrunden till uppföljningen

var bl.a. att tidigare undersökningar hade visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö och sund konkurrens m.m. inte alltid följs, samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten. Något som också framkom i uppföljningen var att polisen och andra myndigheter som genomför kontroller och tillsyn av yrkesmässiga gods-transporter på väg i andra europeiska länder har lagliga hjälpmedel att hindra fortsatt färd. Mot denna bakgrund konstaterades att det utifrån hur situationen ser ut vid vägkontroller i Sverige finns behov av att överväga om polisen bör ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd när regelöverträdelser har skett och böter eller förskott på sanktionsavgiften inte kan betalas på plats.

När trafikutskottet behandlade uppföljningen i betänkandet Yrkestrafik och taxi (bet. 2011/12:TU8) pekade trafikutskottet i sitt ställningstagande bl.a. på att det behövs mer effektiva verktyg för att komma till rätta med de överträdelser som sker så att seriös åkeriverksamhet på lika villkor kan säkerställas. Utskottet framhöll även behovet av kraftfulla åtgärder för förbättrad samverkan mellan myndigheterna och mellan myndigheter och åkeribranschen. Utskottet välkomnade mot denna bakgrund att regeringen efter trafikutskottets uppföljning hade fattat beslut om att ge Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och utföra tillståndsmätningar. I uppdraget ingick även att lämna förslag till eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Uppdraget slutredovisades i mars 2013 och har därefter följts av ett antal ytterligare uppdrag som har genomförts av berörda myndigheter.

Skälen för nuvarande tidsfrist om 36 timmar för klampning

I proposition 2017/18:198 Förlängd klampning anges de skäl som ligger till grund för de nuvarande reglerna om att klampning kan ske i upp till 36 timmar. Regeringen hänvisade till att föraren eller fordonets registrerade ägare enligt 12 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan begära omprövning av beslutet om omhändertagande eller klampning i de fall åtgärden inte är tidsbegränsad. Vidare framgår att om Polismyndigheten vid en omprövning beslutar att åtgärden ska bestå, får beslutet enligt 13 § överklagas till tingsrätten. Regeringen pekade även på den tidigare reglerade tidsfristen som gällde för klampning med upp till högst 24 timmar, och att den innebar att det saknas möjligheter att begära omprövning och överklaga åtgärdsbeslutet. Regeringen påminde om att ett åtgärdsbeslut visserligen torde betraktas som en sådan inskränkning i den enskildes rätt att använda sin egendom att han eller hon som regel borde kunna få beslutet prövat av domstol (prop. 2013/14:256). Regeringen konstaterade dock att för att systemet med åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska fungera på ett tillfredsställande sätt måste det samtidigt vara smidigt och enkelt för de myndigheter som ska besluta om

och verkställa åtgärderna att använda och att ett domstolsförfarande riskerar att komplicera hanteringen på ett oönskat sätt. Det var mot denna bakgrund som tidsgränsen för åtgärder tidigare begränsades till 24 timmar då en domstolsprövning i praktiken ändå inte kunde komma till stånd inom den tiden, och därmed föreslogs inte någon rätt till överprövning av de tidsbegränsade åtgärdsbesluten. I proposition 2017/18:198 bedömde regeringen att 24-timmarsgränsen bör kunna förlängas något utan att det krävs att beslutet ska kunna överklagas. Vidare framgick att ingen av remissinstanserna hade haft synpunkter på detta. Utifrån detta konstaterade regeringen att en domstolsprövning av åtgärdsbeslutet därför kan undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks, om åtgärden får bestå i högst 36 timmar.

Myndigheternas tillsynsarbete och ansvarsfördelningen för genomförandet av företagskontroller och vägkontroller

I det s.k. kontrolldirektivet regleras hur stor andel av kontrollerna av kör- och vilotider som ska genomföras som vägkontroller respektive företagskontroller. Enligt direktivet ska kontroller göras regelbundet, både på vägarna och i företagets lokaler, på sådant sätt att de täcker minst 3 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014.

När det gäller kontroller av överträdelse av kör- och vilotidsregler finns det i dag en ansvarsfördelning i Sverige som innebär att det är polisen som genomför vägkontroller och Transportstyrelsen som genomför företagskontroller. I Sverige består i dag hälften av kör- och vilotidskontrollerna av företagskontroller och hälften av vägkontroller.

Kontroller på väg av yrkestrafiken utförs främst av bilinspektörer och poliser med specialistkompetens inom Polismyndigheten. De bilinspektörer som arbetar inom Polismyndigheten med att kontrollera tunga godstransporter på väg har befogenhet att besluta om vissa avgifter såsom sanktionsavgifter, utföra flygande inspektioner, utfärda förelägganden om kontrollbesiktning eller körförbud, utföra kontroller av fordons last och vikt, utföra kontroller av tillstånd och utföra kontroller av förarens kör- och vilotider m.m. Till skillnad från en polis har en bilinspektör dock inte rätt att utan beslut av förundersökningsledare hålla förhör och inte heller rätt att utfärda ordningsböter. Bilinspektörerna saknar också i övrigt polisiära befogenheter.

Även tulltjänstemän utför vissa kontroller på väg, och Tullverket har samma möjlighet som Polismyndigheten att hindra fortsatt färd genom klampning.

Den tillsyn som Transportstyrelsen genomför är avgiftsfinansierad och urvalet görs i huvudsak utifrån ett riskvärderingssystem.

Transportstyrelsen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket är myndigheter vars kontrollverksamhet för yrkestrafik främst är av administrativ karaktär.

Motionerna

Tidsgräns och grunder för klampning

Maria Stockhaus m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2021/22:4735 på behovet av att ge ökade befogenheter att klampa fordon tills böterna är betalade eller felet på fordonet åtgärdats. Motionärerna anser att möjligheten till klampning har visat sig vara ett viktigt verktyg för polis och tull men att den begränsande tidsfaktorn har gjort lagen onödigt tandlös.

Thomas Morell m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2021/22:4701 yrkande 1 att den nuvarande tidsgränsen på 36 timmar för klampning bör tas bort. Motionärerna framför vidare i yrkande 2 att klampningen bör kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats. Motionärerna pekar på att fordon hålls kvar till dess att bristerna är åtgärdade och eventuella böter eller sanktionsavgifter är betalda i flera andra europeiska länder. För att säkerställa en sund konkurrens anser motionärerna att likartade villkor bör gälla för de utländska aktörer som väljer att bryta mot regelverket i Sverige.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2021/22:4737 yrkande 1 att klampning av fordon ska kunna genomföras vid alla relevanta typer av lagöverträdelser. Motionärerna pekar på att svensk åkerinäring under många år har pressats hårt av utländska åkerier bland vilka det är vanligt förekommande med olika typer av problem som i sin tur gör att konkurrensen för de svenska åkerierna blir snedvriden. Motionärerna anser vidare i yrkande 2 att klampningen ska finnas kvar till dess att åkeriet betalat böter eller sanktionsavgifter eller i övrigt åtgärdat de brister som framkommit. Motionärerna pekar på att utländska bilar inte sällan väntar ut den tid fordonet är klampat och därefter fortsätter färden utan att ha gjort rätt för sig.

Samordning av myndigheternas arbete

Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C) betonar i kommittémotion 2021/22:4739 behovet av att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter – med deras olika metoder – när det gäller kontroll av yrkestrafiken i syfte att komma till rätta med oseriösa aktörer. Motionärerna anser att den nuvarande tillsynsorganisationen måste få möjlighet att arbeta effektivt med bl.a. ett ökat antal kontroller och fler poliser som genomför tillsyn.

Gällande rätt

Lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd trädde i kraft den 1 mars 2015. Lagen möjliggör åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift och överlastavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen samt för att hindra trafik med fordon där föraren eller själva fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Det ska finnas ett bakomliggande beslut med stöd av någon annan författning som förbjuder den fortsatta färden.

I lagen finns bestämmelser om åtgärder som får vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift, förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. samt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

I lagen anges vilka åtgärder som får vidtas när en polis, bilinspektör eller tulltjänsteman har beslutat att fordonet inte får fortsätta färden. En polis eller tulltjänsteman får då omhänderta fordonsnycklar och andra föremål, frakthandlingar och registreringskyltar. För att söka efter sådan egendom får en polis eller tulltjänsteman kroppsvisitera fordonets förare och genomöka fordonet. Om det finns synnerliga skäl, ska även fordonets passagerare kunna kroppsvisiteras. Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av egendom inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet ska förses med låsanordning (klampning). Enligt lagen kan fordon klampas eller egendom omhändertas för att

1. säkra verkställighet av sanktionsavgift
2. hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen
3. hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafik-säkerheten eller
4. hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Enligt lagen ska omhändertagande av egendom eller klampning upphöra så snart det inte längre finns skäl för åtgärden. Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får enligt nuvarande regler bestå i högst 36 timmar. En åtgärd som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten får däremot bestå till dess att det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpats.

Svar på interpellation

Infrastrukturministern besvarade den 16 december 2021 en interpellation som bl.a. handlade om att ta bort den nuvarande tidsgränsen på 36 timmar för klampning av fordon (ip. 2021/22:120). I sitt svar pekade infrastrukturministern bl.a. på att efter att reglerna om klampning infördes 2015 har de skärpts så att en klampning kan bestå i upp till 36 timmar. Ministern hänvisade vidare till uppgifter från Transportstyrelsen som visar att över 90 procent av transportföretagen som hade fått sitt fordon klampat under 2020 betalade sanktionsavgiften innan de 36 timmarna hade löpt ut. Ministern framhöll samtidigt att regeringen kommer att fortsätta att följa utvecklingen noga för att säkerställa ordning och reda på vägarna och bekämpa brottslighet och konstaterade att regeringen är beredd att vid behov vidta ytterligare åtgärder för att minska de illegala transportererna på vägarna.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen beslutade i november 2014 med anledning av regeringens proposition Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd om att införa en ny lag som reglerar vilka åtgärder som får vidtas vid ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden (prop. 2013/14:256, bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25). Beslutet innebar att Polismyndigheten eller Tullverket från den 1 mars 2015 fick befogenhet att under vissa förutsättningar kunna besluta om att klampa ett fordon eller fordonståg för att hindra fortsatt färd. Riksdagens beslut innebar att en åtgärd i normalfallet ska 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. I beredningen av propositionen välkomnade trafikutskottet regeringens proposition och konstaterade att lagförslagen kommer att uppmuntra till regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet uttalade även att det är av stor vikt att den föreslagna regleringen kan träda i kraft utan dröjsmål och föreslog därför att riksdagen skulle anta regeringens förslag. Utskottet föreslog därutöver att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen beslutade i maj 2015 med anledning av en proposition från regeringen om en komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2014/15:83, bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2015 och innebar att åtgärder som kan vidtas ska kunna beslutas för att säkerställa efterlevnaden av ett sådant beslut av en polisman eller bilinspektör om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som har meddelats när ett förskott för sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg inte har betalats omedelbart i samband med kontrollen. Trafikutskottet välkomnade i sin beredning regeringens proposition och konstaterade att den föreslagna kompletteringen av lagen kommer att medverka till en ökad regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet föreslog därutöver ett nytt tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som innebär att de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd kan bestå i längre tid än 24 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen beslutade i maj 2018 med anledning av regeringens proposition Förlängd klampning om ändringar i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2017/18:198, bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Regeländringen innebar att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå när de vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten förlängdes från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med regeländringen var bl.a. att beslutade

förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet skulle betalas i högre utsträckning än vad som då var fallet. I propositionen hänvisade regeringen som skäl för en förlängning av en tidsbegränsning av åtgärden från 24 till 36 timmar till proportionalitetsprincipen. Regeringen pekade även på att ett system med obegränsad tid för klampning skulle medföra krav på att beslutet då också ska kunna överklagas. Vidare hänvisade regeringen till att valet av samma tidsfrist om 36 timmar grundas på behovet av ett system som är enkelt och smidigt att hantera. Utskottet välkomnade regeringens förslag om att förlänga tidsfristen för klampning och uttalade att förslaget som helhet är väl avvägt samtidigt som proportionalitetsaspekterna kan anses bli beaktade på ett korrekt sätt. Utskottet uttalade också att det är viktigt med en tidsfrist för klampning som gör det möjligt för Polismyndigheten och Tullverket att snabbt fatta effektiva beslut om klampning i de fall detta behövs för verkställighet av sanktionsavgifter eller för att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller förare som utgör påtaglig fara för trafiksäkerheten. När det gäller möjligheten att klampa fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten konstaterade utskottet att redan nu gällande regler innebär att en beslutad åtgärd får bestå till dess att det inte längre finns skäl för den. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Riksdagen har även därefter behandlat motionsförslag om förlängd tidsfrist för klampning av fordon, senast i maj 2022 (bet. 2021/22:TU15). Utskottet avstyrkte motionerna med hänvisning till att när riksdagen fattade beslutet om klampning upp till 36 timmar beaktades regeringens bedömning om att en domstolsprövning av åtgärdsbeslutet kan undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks om åtgärden får bestå i högst 36 timmar. Vidare ansåg utskottet i likhet med tidigare att de ändringar av regelverket som har gjorts hittills är väl avvägda och att det nuvarande regelverket är ändamålsenligt utformat i fråga om tidsgränser för möjligheterna till klampning vid överträdelse.

Utskottet behandlade i betänkande 2021/22:TU15 även yrkanden om reglering och kontroll av yrkestrafiken och samordning av olika myndigheters arbete för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Utskottet noterade att Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (SOU 2021:31) har lämnat förslag om att bestämmelser om en särskild trafikpolisverksamhet ska föras in i polislagen och i Polismyndighetens instruktion samt att Polismyndighetens ansvar och roll som kontrollmyndighet för yrkestrafiken ska förtydligas. Utskottet avstyrkte motionerna med hänvisning till bl.a. nyligen genomförda översyner och de åtgärder som vidtagits och pågår. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2021/22:303).

Pågående arbete

När det gäller frågan om större samordning mellan myndigheterna har regeringen under det senaste året beslutat om att Transportstyrelsen ska utarbeta tillsynsstrategier om kontroll av vägarbetstid (se 7 § förordningen [2005:399] om arbetstid vid visst vägtransportarbete), cabotagetransporter (2 b § förordningen [1998:786] om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet [EES]) och utstationering (23 § förordningen [2022:469] om utstationering av förare inom vägtransportsektorn). I samband med detta ska Transportstyrelsen ge Polismyndigheten och i vissa fall Tullverket, Arbetsmiljöverket och arbetsmarknadens parter möjlighet att yttra sig.

Vidare ingick Transportstyrelsen och Polismyndigheten under 2021 en strategisk överenskommelse för tillsyn och kontroll av yrkestrafik på väg. Målet är att uppnå en effektiv och rättssäker kontrollverksamhet med hög kvalitet som ska öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och därmed öka trafiksäkerheten, vilket gynnar medborgarna i det längre perspektivet. Överenskommelsen innebär att myndigheterna ska arbeta tillsammans på ett strukturerat och systematiskt sätt mot gemensamma mål där det är möjligt samt lägga fokus på den verksamhet som medvetet begår regelöverträdelser. I överenskommelsen konstateras att Transportstyrelsen är beroende av underlag från Polismyndigheten för sin tillsyn av transportföretag och att Polismyndigheten behöver tillgång till uppgifter och system som Transportstyrelsen förvaltar för att effektivisera sina kontroller. Vidare konstateras att det är viktigt att myndigheterna samarbetar och ger varandra rätt förutsättningar för att effektivisera de båda myndigheternas tillsyn och kontroll. Vidare ska myndigheterna arbeta gemensamt för att få tillgång till system och utveckla informationsutbytet inom flera områden. Exempel på sådana områden är

- it-samverkan och digitalt informationsutbyte
- utbildning/information
- sanktionsärenden (fortlöpande samverkan för att effektivisera rapportering)
- utrustning på kontrollplatser
- tillståndsmätningar
- statistikredovisning till EU-kommissionen
- samordnade kontroller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG
- körkortsingripanden.

I överenskommelsen anges att den bör användas som underlag vid planering av tillsyn och kontroll inom de delar av yrkestrafikområdet som finns med i överenskommelsen.

Utskottets ställningstagande

Tidsgräns och grunder för klampning

Som framgår av föregående avsnitt ställer sig utskottet bakom de förslag som regeringen har presenterat i proposition 2021/22:234 om att fordon ska kunna klampas i fler fall. Utskottet vill dock samtidigt peka på att den nuvarande regeln om maximal tid för klampning i samband med administrativa brister alltför ofta medför att ett åkeri som begått regelöverträdelser väntar ut tidsgränsen för att polisen ska låsa upp klampen och att ekipaget därefter lämnar platsen och försvinner utan att betala sanktionsavgiften. För den seriösa transportnäringen medför det problem när aktörer som bryter mot regelverket avviker utan att göra rätt för sig. Utskottet noterar i sammanhanget att fordonet i flera andra europeiska länder hålls kvar till dess att bristerna är åtgärdade och eventuella böter eller sanktionsavgifter är betalda.

Utskottet vill framhålla att likhet inför lagen är en viktig princip som ska vara vägledande i arbetet med att skapa en sund transportnäring med sjysta villkor. För att säkerställa en sund konkurrens anser utskottet att likartade villkor bör gälla för de utländska aktörer som bryter mot regelverket vid transporter i Sverige. Utskottet vill därför att den nuvarande tidsgränsen på 36 timmar för klampning tas bort och att klampningen ska kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats.

För att beivra brottslighet och förbättra trafiksäkerheten anser utskottet därför att regeringen bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten att ge myndigheter ökade befogenheter att klampa fordon tills böter är betalda eller felet på fordonet åtgärdat. Det är först då som klampning har realistiska möjligheter att få tänkt effekt som en del i det viktiga arbetet för att beivra organiserad kriminalitet på våra svenska vägar.

Utskottet vill också peka på att svensk åkerinäring under många år har varit hårt pressad av utländska åkerier som använder underbetald arbetskraft som inte följer kör- och vilotider, kör med undermåliga fordon, överträder hastighetsbegränsningarna eller kör med drivmedel som inte är miljöklassade. Eftersom detta är så pass vanligt förekommande att konkurrensen för de svenska åkerierna blir snedvriden anser utskottet att klampning ska kunna genomföras för alla de typer av lagöverträdelser som utskottet nu nämnt och som yrkestrafiken kan göra sig skyldig till.

Utskottet föreslår därför sammanfattningsvis ett tillkännagivande till regeringen om att tillsätta en utredning som ser över möjligheten dels för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats, dels att klampa fordon för fler typer av lagöverträdelser i enlighet med vad utskottet anför. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2021/22:4701 (SD) yrkandena 1 och 2, 2021/22:4735 (M) och 2021/22:4737 (KD) yrkandena 1 och 2.

Samordning av myndigheternas arbete

Utskottet vill framhålla att den nuvarande tillsynsorganisationen måste få möjlighet att arbeta på ett mycket mer effektivt och träffsäkert sätt. För att

åstadkomma en ökad effektivitet och fler kontroller vill utskottet se fler trafikpoliser, fler fälttjänstemän från Transportstyrelsen och framförallt en bättre samordning mellan olika myndigheter som i samverkan bättre än i dag kan motverka brottsligheten inom transportsektorn. Den nuvarande bristen på personal som har kompetens att utföra kontroller är dessvärre ett problem. Utskottet anser att bemanningen för tillsyn av tunga transporter skulle kunna förstärkas genom upphandling av kompetens från andra strukturer än statens egna, t.ex. med hjälp av besiktningspersonal eller andra aktörer som har grundläggande teknisk kompetens men som då ges möjlighet att bredda sitt kompetensområde. Den kompetens som finns utanför polisens eller Transportstyrelsens struktur bör kunna stärka upp bemanningen för tillsyn på vägarna i perioder av större belastning, kampanjer eller liknande.

Mot denna bakgrund vill utskottet framhålla behovet av att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter – med deras olika metoder – när det gäller kontroll av yrkestrafiken i syfte att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen. Därmed tillstyrker utskottet motion 2021/22:4739 (C).

Reservationer

1. Tidsgräns och grunder för klampning, punkt 2 (S, MP)

av Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Anna Wallentheim (S) och Elisabeth Falkhaven (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:4701 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:4735 av Maria Stockhaus m.fl. (M) och

2021/22:4737 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

När det gäller frågan om att förlänga tidsgränsen för klampning till dess att grunden för klampningen har åtgärdats vill vi påminna om att riksdagen så sent som i maj 2022 avlog motsvarande motionsförslag från Moderaterna och Sverigedemokraterna som nu åter är uppe för behandling (bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Det är därför med viss förvåning som vi ser att Centerpartiet, Vänsterpartiet, Kristdemokraterna och Liberalerna nu en dryg månad senare har ändrat uppfattning i frågan och i stället väljer att tillstyrka dessa förslag. Vi vill även påminna om vad utskottet konstaterade vid den senaste behandlingen av motsvarande motionsyrkanden om förlängd tidsgräns för klampning om att lagstiftningen redan nu medger att fordon klampas för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och att åtgärden i dessa fall får bestå till dess att det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpats. Vi vill i sammanhanget också åter påminna om bakgrunden och de skäl som ligger till grund för riksdagens beslut om det nuvarande regelverket för hindrande av fortsatt färd. Vi konstaterar att när riksdagen fattade beslutet om klampning i upp till 36 timmar beaktades den bedömning som gjorts att en domstolsprövning av åtgärdsbeslutet kan undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks, om åtgärden får bestå i högst 36 timmar. Vi anser fortfarande i likhet med vad också utskottet tidigare har anfört att de ändringar av regelverket som har gjorts hittills är väl avvägda och att det nuvarande regelverket är ändamålsenligt utformat i fråga om tidsgränser för möjligheterna till klampning vid överträdelser.

Vidare vill vi påminna om vad infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i december 2021 om att Transportstyrelsens uppgifter visar att över 90 procent av transportföretagen som hade fått sitt

fordon klampat under 2020 betalade sanktionsavgiften innan de 36 timmarna hade löpt ut. Vi ser även positivt på vad ministern framhöll om att regeringen kommer att fortsätta att följa utvecklingen noga för att säkerställa ordning och reda på vägarna och bekämpa brottslighet samt att regeringen är beredd att vid behov vidta ytterligare åtgärder för att minska de illegala transporter på vägarna.

När det gäller utskottets ställningstagande om att kunna klampa fordon för fler olika typer av lagöverträdelser som när utländska åkerier använder underbetald arbetskraft som inte följer kör- och vilotider, kör med undermåliga fordon, överträder hastighetsbegränsningarna eller kör med drivmedel som inte är miljöklassade vill vi peka på utformningen av den nuvarande lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Lagen används för att uppnå en god trafiksäkerhet på vägarna men även för att motverka osunda konkurrensvillkor inom yrkestrafiken. Lagen möjliggör åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift och överlastavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen samt för att hindra trafik med fordon där föraren eller själva fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Det ska finnas ett bakomliggande beslut med stöd av någon annan författning som förbjuder den fortsatta färden. Vi anser att den nuvarande utformningen av lagstiftningen är väl avvägd och att det för närvarande därför inte finns anledning att göra sådana specifika ändringar som utskottsmajoriteten föreslår.

Vi anser därför att det saknas anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen i enlighet med utskottsmajoritetens förslag. Därmed anser vi att motionerna bör avslås.

2. Samordning av myndigheternas arbete, punkt 3 (S, V, MP)

av Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Anna Wallentheim (S) och Elisabeth Falkhaven (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motion

2021/22:4739 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C).

Ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om större samordning mellan myndigheterna kan vi konstatera att regeringen har vidtagit flera viktiga åtgärder som främjar bättre kontroll av yrkestrafiken på väg. Vi ser positivt på att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att utarbeta tillsynsstrategier för vägkontroller av yrkestrafik och den uttalade möjlighet som berörda myndigheter ska ha att yttra sig över genomförandet av uppdraget. Vi välkomnar även att Transportstyrelsen och

Polismyndigheten under 2021 ingick en strategisk överenskommelse med målet att uppnå en effektiv och rättssäker kontrollverksamhet med hög kvalitet som ska öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. De åtgärder som vidtas menar vi kommer att förbättra samordningen mellan myndigheterna, vilket i sin tur förbättrar kontrollen av yrkestrafiken. Vi anser inte heller att det är en god idé att bedriva myndighetsutövning utanför statens egna strukturer, som föreslås i majoritetstexten.

Vi anser därmed inte att det finns anledning att rikta något tillkännagivande till regeringen om ökad samordning av myndigheternas arbete. Motionen bör därför avslås.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2021/22:234 Fordon ska kunna klampas i fler fall:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Följdmotionerna

2021/22:4701 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nuvarande tidsgränsen på 36 timmar för klampning bör tas bort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klampningen bör kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4735 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ökade befogenheter att klampa fordon tills böterna är betalade eller felet på fordonet åtgärdats och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4737 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klampning av fordon ska kunna genomföras vid alla relevanta typer av lagöverträdelse och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klampningen ska finnas kvar till dess åkeriet betalat böter, sanktionsavgifter eller i övrigt åtgärdat de brister som framkommit och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4739 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter – med deras olika metoder – när det gäller kontroll av yrkestrafiken i syfte att komma till rätta med oseriösa aktörer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,

2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., *eller*

4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

5. xx § förordningen (2022:0000) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, *eller*

6. 6 kap. xx § yrkestrafikförordningen (2012:237).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2022.

¹ Senaste lydelse 2018:631.

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

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

*Regeringens förslag**Utskottets förslag*7 §¹

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

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,

2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

5. xx § förordningen (2022:0000) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, eller

6. 6 kap. xx § yrkestrafikförordningen (2012:237).

5. 12 § förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, eller

6. 6 kap. 5 § yrkestrafikförordningen (2012:237).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.

¹ Senaste lydelse 2018:631.