



Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2013/14:256 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och yrkanden i fyra motioner. I propositionen föreslås att det ska införas en ny lag som ska ange vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av polismäns eller tulltjänstemäns hindrande av fortsatt färd samt polismäns 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 bl.a. fordonsnycklar eller föremål som behövs för färden. I propositionen föreslås att Polismyndigheten eller Tullverket om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av sådan egendom inte är tillräckligt ska få besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med klampning. Enligt förslaget ska en åtgärd i normalfallet få bestå i högst 24 timmar, men om fordonet är en påtaglig fara för trafiksäkerheten ska åtgärden upphöra först när det inte längre finns skäl för den. Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2015.

Utskottet välkomnar regeringens proposition och konstaterar att lagförslagen kommer att uppmuntra till regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor. Utskottet anser att det är av stor vikt att den föreslagna regleringen kan träda i kraft utan dröjsmål och föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag. Med anledning av inkomna motionsförslag menar dock utskottet att det finns anledning att 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.

Utskottet avstyrker ett övrigt motionsförslag.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	4
Utskottets överväganden.....	5
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	20
Propositionen.....	20
Följdmotionerna.....	20
Motion väckt med anledning av proposition 2013/14:234.....	21
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	22

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Riksdagen antar regeringens 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 hittegoods m.m.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:256 punkterna 1 och 2 samt avslår motion

2014/15:44 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1.

2. Beslut om omhändertagande och klampning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:T18 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2014/15:44 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2,

2014/15:46 av Per Klarberg och Patrik Jönsson (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2014/15:48 av Pia Nilsson m.fl. (S, MP).

Stockholm den 11 november 2014

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Lars Hjälmared (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Jessica Rosencrantz (M), Patrik Jönsson (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Ingela Nylund Watz (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S), Boriana Åberg (M), Rikard Larsson (S) och Said Abdu (FP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2013/14:256 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och yrkanden i fyra följdmotioner. Propositionen avlämnades av den dåvarande regeringen den 11 september 2014.

En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har hämtat in Lagrådets yttrande. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar som har lett till att regeringen har gjort vissa ändringar i lagtexten.

Regeringen gav den 30 maj 2013 Transportstyrelsen i uppdrag att bl.a. redovisa fördjupade analyser av konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport till regeringen den 28 februari 2014. Rapporten har remissbehandlats.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under hösten 2014 i betänkande 2014/15:TU2 har behandlat regeringens proposition 2013/14:234 Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg. Propositionen innehåller förslag om att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg enligt förordning (EG) 1072/2009.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen att det ska införas en ny lag som ska ange vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av polismäns eller tulltjänstemäns hindrande av fortsatt färd samt polismäns beslut om att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. I propositionen föreslås att det ska finnas möjlighet för en polisman eller tulltjänsteman att omhänderta fordonsnycklar eller andra föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. För att söka efter sådan egendom ska en polisman eller tulltjänsteman få kroppsvisitera fordonets förare och genomöka fordonet eller fordonståget. Regeringen föreslår att Polismyndigheten eller Tullverket om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av sådan egendom inte är tillräckligt ska få besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med klampning. I propositionen föreslås att en åtgärd i normalfallet ska bestå i högst 24 timmar, men om fordonet är en påtaglig fara för trafiksäkerheten ska åtgärden upphöra först när det inte längre finns skäl för den.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2015.

Utskottets överväganden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår ett motionsyrkande om att det inte ska krävas särskilda skäl för att få genomföra klampning. Riksdagen tillkännager också för regeringen som sin mening vad utskottet har anfört om att låta utreda möjligheterna att dels låta de föreslagna åtgärderna vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning. Riksdagen bifaller därmed motionsförslagen om detta.

Jämför reservation 1 (V).

Tidigare behandling

Riksdagen riktade den 16 april 2014 ett tillkännagivande till regeringen om 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 om detta (bet. 2013/14:TU14, rskr. 2013/14:217 och 2013/14:218).

Propositionen

Hindrande av fortsatt färd i gällande rätt

I propositionen konstateras att det i dag finns ett antal bestämmelser som ger polisman och i vissa fall tulltjänstemän en möjlighet eller skyldighet att hindra ett fordon's fortsatta färd. Skälet till hindrandet kan vara att ett sådant beslut krävs för att upprätthålla trafiksäkerheten, för att hindra fortsatta lagöverträdelser eller för att säkerställa att vissa sanktionsavgifter betalas.

När det gäller hindrande av fortsatt färd av framför allt trafiksäkerhetsskäl finns det bestämmelser i bl.a. förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. I bestämmelserna finns det 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.

Vidare finns det i fordonslagen (2002:574), trafikförordningen (1998:1276), körkortslagen (1998:488), lagen (2001:558) om vägtrafikregister och lagen (2006:263) om transport av farligt gods bestämmelser om att hindra fortsatt färd för att upprätthålla trafiksäkerheten. Även i lagstiftningen som reglerar yrkestrafik på väg finns bestämmelser om hindrande av fortsatt färd om fordonet framförts i strid mot bestämmelserna. I förordningen (1998:786) om

internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) föreskrivs att om ett fordon framförs i strid mot bestämmelser som avses i denna förordning får en polisman eller en tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polisman eller tulltjänstemannen får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad.

Vidare pekar regeringen på att det i ett antal författningar finns föreskrivet att sanktionsavgifter i vissa fall ska påföras t.ex. förare eller ägare av fordon. Regeringen framhåller att möjligheterna att få till stånd verkställighet utomlands när det gäller sanktionsavgifter är mycket begränsade. Mot den bakgrunden 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 framtvinga betalning genom att polismän ska besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden förrän förskottet eller sanktionsavgiften betalats. I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och systemet för verkställighet av överlastavgifter finns bestämmelser om sanktionsavgifter, förskott och beslut att färden inte får fortsätta.

En ny lag föreslås

I propositionen föreslår regeringen att det inrättas en ny lag som reglerar vilka åtgärder som får vidtas vid ett beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. I propositionen anges att en polisman eller tulltjänsteman kan hindra fortsatt färd av ett fordon enligt en rad olika författningar och för att tillgodose olika ändamål. Däremot är det inte reglerat hur färden faktiskt ska hindras eller vilka åtgärder som faktiskt får vidtas för att säkerställa att ett meddelat förbud följs. I propositionen anges att det finns olika typer av tvångsåtgärder som i vissa fall skulle kunna vara tillämpliga i situationer där det också finns möjlighet att hindra ett fordons fortsatta färd. I propositionen anges dock att dessa inte är avsedda för aktuella situationer, eller inte lämpliga eller ens tillämpliga för alla de fall då det kan bli fråga om att hindra fortsatt färd.

Regeringen framhåller att ett resultat av att det saknas möjligheter att i praktiken verkställa ett förbud mot fortsatt färd riskerar att leda till att regelefterlevnaden minskar. Om det inte kan säkerställas att trafikfarliga fordon eller förare följer förbuden kan det, menar regeringen, leda till att trafiksäkerheten äventyras och att konkurrensen inom transportbranschen snedvrids.

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

I propositionen konstateras att det i 2 kap. regeringsformen finns bestämmelser som reglerar de grundläggande fri- och rättigheter som den enskilde har gentemot det allmänna. Regeringen pekar bl.a. på 6 § första stycket, enligt vilket var och en gentemot det allmänna är skyddad bl.a. mot kroppsvitiation

och mot husrannsakan och liknande intrång. Likaså den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) innehåller regler om 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. Mot denna bakgrund sammanfattar regeringen att det för vissa av åtgärderna krävs stöd i lag enligt regeringsformen och att det för åtgärderna i övrigt beroende på deras utformning och innebörd också kan krävas stöd i lag. I propositionen föreslås därför att den nya regleringen införs som en ny lag benämnd lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Åtgärder som får vidtas

Grundläggande förutsättningar

I propositionen konstateras att en grundläggande förutsättning för att kunna vidta åtgärder enligt den föreslagna 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. Regeringen anger att ett beslut att förbjuda ett fordon eller fordonståg att fortsätta färden förutsätter att det framförts i strid mot bestämmelserna i en viss befintlig författning eller i strid mot ett villkor som har meddelats med stöd av en sådan författning. Den nu föreslagna lagen är således en komplettering av det befintliga regelverket.

Regeringen framhåller 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 orsakat dem. Vidare konstaterar regeringen att för att tillgodose Europakonventionens krav på skydd för egendom krävs att lagstiftningen överensstämmer med det allmännas intresse eller krävs för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter och viten.

I propositionen anges att syftet med de föreslagna åtgärderna är att säkerställa att ett redan fattat beslut om att ett fordons eller fordonstågs färd ska hindras efterlevs. I propositionen konstateras vidare att 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. I propositionen framhålls att 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. Regeringen menar att omhändertagande av viss egendom och klampning är tänkt att tillgodose sådana viktiga allmänna intressen att detta väger över de men som åtgärderna kan medföra för den enskilde.

Omhändertagande av egendom

I propositionen anges att om en tvångsåtgärd bedöms behöva vidtas, gäller som grundläggande princip att man aldrig får vidta en mer ingripande åtgärd än vad som behövs med beaktande av omständigheterna i det aktuella fallet. I propositionen framhålls att det i vissa fall inte är en effektiv åtgärd att omhänderta viss egendom men att detta faktum inte bör hindra att en sådan möjlighet införs.

Regeringen konstaterar att det kan vara fråga om att omhänderta fordonets nyckel eller registreringsskyltar. Regeringen anser att även frakthandlingar bör kunna omhändertas. Dock framhåller regeringen att en annan åtgärd bör väljas om det i den enskilda situationen står klart för den som ska fatta åtgärdsbeslutet att ett omhändertagande av frakthandlingarna skulle få oskäligt negativa konsekvenser, t.ex. för tredje part.

I propositionen anges att viss egendom bör få omhändertas om det kan antas att beslutet att färdens inte får fortsätta inte kommer att respekteras. Det framhålls att det ska finnas konkreta omständigheter som ger stöd för antagandet att hindrandebeslutet inte kommer att följas. Regeringen menar att det beroende på omständigheterna kan vara tillräckligt att endast omhänderta fordonssnycklarna, men om det anses nödvändigt kan flera av de angivna föremålen omhändertas.

Klampning

I propositionen anges att det i en del fall kan finnas skäl att tro att omhändertagande av egendom inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudsbeslutet följs. Det kan då behöva vidtas kraftfullare åtgärder för att se till att fortsatt färd inte äger rum. Regeringen konstaterar att om det t.ex. finns anledning att tro att föraren har tillgång till dubletter av den omhändertagna egendomen, exempelvis reservnycklar, 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. Det föreslås därför att klampning bör kunna ske om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande inte är tillräckligt för att hindra den fortsatta färden.

Regeringen understryker att klampning även ska kunna ske i fall där omhändertagande av egendom i och för sig hade varit tillräckligt för att säkerställa att beslutet om att fordonet inte får fortsätta färden följs, detta eftersom det i det enskilda fallet kan vara lämpligare att besluta om klampning än att egendom omhändertas.

I propositionen konstateras att klampning inte används i Sverige i dag och att det därför inte heller finns någon definition av vad som avses med klampning. Det föreslås att lagstiftningen utformas teknikneutralt så att den medger teknisk utveckling. Klampning föreslås därför, utöver en mekanisk låsanordning, kunna utföras med hjälp av elektronisk utrustning eller annan typ av utrustning.

I propositionen framhålls dock att det är viktigt att regleringen inte ger utrymme för elektronisk övervakning av fordonet som består i en fortlöpande registrering av fordonets position.

Kroppsvsitation och genomsökning av fordon

I propositionen anges att det vid ett beslut att omhänderta fordonsnycklar eller annan egendom inte kan förutsättas att föraren medverkar till att överlämna dessa frivilligt. För att ett ingripande ska bli effektivt menar regeringen att det finns skäl att överväga om det bör finnas en möjlighet att kroppsvisitera föraren och genomsöka fordonet för att leta efter angivna föremål.

I propositionen görs bedömningen att befintliga bestämmelser i rättegångsbalken om rätten att göra kroppsvsitation och husrannsakan eller därmed liknande åtgärder inte är tillämpliga i de situationer som avses enligt den föreslagna lagen. Regeringen konstaterar därför att det krävs 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. I propositionen framhålls att det måste finnas ett påtagligt behov i det enskilda fallet av att genomföra kroppsvsitering eller genomsökning av ett fordon för att en sådan åtgärd ska få tillgripas. Vidare föreslås att även fordonets passagerare får kroppsvsiteras om det finns synnerliga skäl. Det ställs enligt förslaget således högre krav för att få genomföra kroppsvsitation av passagerare.

I propositionen anføres att om omständigheterna i det enskilda fallet är sådana att det står klart att klampning skulle te sig mindre ingripande än en kroppsvsitation eller genomsökning av fordonet, kan det därför finnas utrymme att besluta om klampning, om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda.

Vem får besluta om åtgärder?

Regeringen framhåller 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. Regeringen pekar vidare på att regleringen bör utformas så att den ligger i linje med de befogenheter som polismän respektive tulltjänstemän har i befintliga bestämmelser.

Mot den bakgrunden föreslås i propositionen att en polisman eller tulltjänsteman får besluta om att omhänderta egendom och att genomföra kroppsvsitation eller genomsökning av fordonet eller fordonståget enligt den föreslagna lagen. Regeringen anser att polismannen eller tulltjänstemannen skyndsamt ska anmäla ett beslut om omhändertagande till sin förman, som omedelbart ska pröva om det ska bestå.

Regeringen framhåller att klampning normalt sett är en mer ingripande åtgärd. I propositionen anges att det av rättssäkerhetsskäl därför finns anledning att föreskriva att en sådan åtgärd ska beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Regeringen konstaterar att detta ligger i linje med befintliga besluts-

ordningar i förvaltningsärenden. I propositionen anges att det också är 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.

Fordonet får föras till närmaste lämpliga plats

Regeringen konstaterar att klampning eller någon annan åtgärd enligt lagen måste verkställas på sådant sätt att trafikfara inte uppstår. I propositionen föreslås därför att om 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. I propositionen framförs att med lämplig plats omfattas alla de platser som fordonet får föras till enligt de underliggande författningarna.

Ansaret för fordon och last

I propositionen anförs att det inte behövs 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 är klampat.

I propositionen anges att om viss egendom omhändertagits tar polisen den i sin vård. Vidare anges att den som tvångsvis har omhändertagit egendom enligt rättspraxis anses ha ett ansvar för att egendomen inte skadas. Det innebär, menar regeringen, att om exempelvis fordonsnycklarna omhändertagits omfattas dessa av vårdplikten, men däremot inte fordonet som kan köras med hjälp av dem. Klampning är enligt propositionen 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.

I propositionen konstateras att ett beslut att omhänderta egendom eller att klampa ett fordon är myndighetsutövning. Det innebär att skadeståndslagen (1972:207) är tillämplig och att staten ska ersätta personskador, sakskador eller rena förmögenhetsskada som vållas genom fel eller försummelser vid myndighetsutövning i verksamheter för vars fullgörande staten svarar.

En behovs- och proportionalitetsbedömning ska göras

I propositionen framhålls att åtgärder i form av omhändertagande av egendom och klampning är betydelsefulla verktyg för att säkerställa efterlevnaden av beslut om att fordon inte får fortsätta färden. Regeringen menar dock att det faktum att det införs en möjlighet att vidta sådana åtgärder inte innebär att en åtgärd alltid måste vidtas. En bedömning av om det finns ett behov av ett omhändertagande eller en klampning för att säkerställa att förbudet följs alltid ska göras. Detsamma gäller enligt regeringen när det gäller att genomföra en kroppsvisitation eller en genomsökning av ett fordon. Regeringen framhåller att frågan om en åtgärd ska vidtas måste avgöras utifrån en avvägning mellan samtliga relevanta omständigheter i det enskilda fallet. I polislagen föreskrivs

att en polisman ska ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter, dvs. ett uttryck för de s.k. behovs- och proportionalitetsprinciperna. Med hänsyn till att även en tulltjänsteman ska kunna vidta de föreslagna åtgärderna anger regeringen att det finns skäl att ange att dessa principer ska gälla även vid åtgärder enligt den nya lagen. Regeringen framför således att en åtgärd får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Vidare anges att om tvång måste tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås.

På vilka grunder ska åtgärder få vidtas?

Utgångspunkter

Regeringen framhåller att en grundläggande förutsättning för att kunna vidta åtgärder enligt lagen är att det har fattats ett beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. I propositionen konstateras att det finns en möjlighet att hindra eller förbjuda den fortsatta färden enligt ett flertal författningar och att bestämmelserna har olika syften. Regeringen gör samma bedömning som Transportstyrelsen i sin rapport om vilka bakomliggande författningar som omfattas.

Säkra verkställighet av sanktionsavgift

I lagen (1972:435) om överlastavgift, förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter föreskrivs att en sanktionsavgift i vissa fall ska påföras föraren eller ägaren av fordonet. 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 då omedelbart pröva om beslutet ska bestå. 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 på överlastavgiften. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska ett beslut fattas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

I propositionen framhåller regeringen att skyldigheten att betala förskott på sanktionsavgiften 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. Regeringen konstaterar därför att det såväl av konkurrensskäl som indrivningsskäl är av största vikt att det finns tillräckliga möjligheter att säkerställa att en sanktionsavgift som kan komma att åläggas också betalas in.

Regeringen framhåller att när det gäller frågor om överlastavgifter och överträdelser av kör- och vilotider har det bedömts proportionerligt att förena

förskottsreglerna med ett förbud mot fortsatt färd. I propositionen framhålls att när det gäller frågan om att förena ett sådant förbud med en rätt att besluta om åtgärd enligt de föreslagna bestämmelserna måste utgångspunkten vara att gällande bestämmelser ska följas. I dag är enda möjligheten att säkerställa efterlevnaden av ett sådant beslut att en polisman fysiskt övervakar att fordonet inte flyttas under den tid som förbudet råder. 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.

Regeringen framför att frågan om de föreslagna åtgärderna är proportionerliga också är beroende av de nu aktuella avgifternas storlek. I propositionen anges att förskottet på sanktionsavgiften enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. i de flesta fall uppgår till 3 000 kronor per överträdelse. Förskottet på sanktionsavgiften enligt förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter uppgår till mellan 1 000 kronor och 4 000 kronor per överträdelse.

Likaså anför regeringen att frågan om huruvida proportionalitetskravet är uppfyllt också är beroende av åtgärdens varaktighet. Regeringen föreslår därför att ett förbudsbeslut ska få bestå under maximalt 24 timmar. Regeringen menar också att det finns skäl att i den nu föreslagna lagen införa en tidsgräns för hur länge en åtgärd ska kunna få bestå eftersom åtgärdens varaktighet är en omständighet som påverkar proportionalitetsbedömningen. I propositionen framhålls att åtgärden har till syfte att framtvunga en betalning och att den i detta avseende i och för sig måste vara kännbar för den enskilde, samtidigt som den inte får leda till orimliga konsekvenser för den som drabbas. Vidare anges att regleringen måste utformas så att åtgärderna rent praktiskt kan hanteras. Regeringen menar att tidsfristen om 24 timmar är väl avvägd utifrån de olika aspekter som gör sig gällande.

Vidare föreslår regeringen att en åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den. Det innebär att beslutet om åtgärd fortlöpande måste prövas. Så snart förutsättningarna brister i något hänseende, t.ex. om det förhållande som har motiverat 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.

Regeringen framhåller att bestämmelser om förskott på böter och möjlighet att besluta att fordonet inte får fortsätta färden till dess sådant förskott betalats inte bör införas. Skälet för regeringens bedömning är att det belopp som kan bli föremål för förskottsbetalning kan variera från endast några hundra kronor till över 100 000 kronor. Regeringen menar därför att det kan ifrågasättas om förslaget är proportionerligt i samtliga fall. Vidare framförs att även frågan om det över huvud taget är lämpligt med ett generellt krav på förskottsbetalning behöver analyseras närmare. I propositionen framförs att regeringen avser att analysera frågan vidare om det skulle visa sig att den nu föreslagna regleringen inte får avsedd effekt på grund av detta.

Hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen

I yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser om att en polisman eller en tulltjänsteman får hindra fortsatt färd om ett fordon framförts i strid med gällande bestämmelser.

I propositionen anges att polismannen eller tulltjänstemannen enligt bestämmelserna får medge färd till en uppställningsplats, avlastningsplats eller verkstad. Om ett fordon är registrerat i utlandet och har förts in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet. Regeringen konstaterar att lagstiftaren har bedömt det vara motiverat att införa en rätt att hindra fortsatt färd då fordon har framförts i strid med bestämmelserna i de tidigare angivna författningarna. Syftet med regleringarna i nämnda lagar är enligt regeringen att upprätthålla en väl fungerande inre marknad på transportområdet och att höja yrkeskunnandet i branschen. Vidare syftar bestämmelserna till 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. Åtgärderna som föreslås i propositionen har som syfte att utgöra verktyg för att säkerställa att ett fordon som inte får fortsätta färden faktiskt inte förflyttas.

Regeringen föreslår att en åtgärd för att förhindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och att den åtminstone inte får bestå längre än 24 timmar. I propositionen framförs att i de underliggande författningarna regleras inte när ett förbudsbeslut ska upphöra och det finns inte någon maximal tidsgräns för ett sådant förbud. 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 propositionen anges vidare att åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den. Det innebär att behovet av åtgärden fortlöpande ska omprövas. Regeringen framhåller även att åtgärden självfallet ska upphöra om det inte längre finns något underliggande förbudsbeslut.

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

I förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter finns bestämmelser om hindrande av fortsatt färd vid överträdelser av regler om kör- och vilotider. Enligt bestämmelserna ska fortsatt färd hindras om färden sker i strid mot bestämmelserna och om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. I propositionen föreslås således att 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.

Regeringen föreslår att åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och att den inte får bestå under längre tid än 24 timmar. Som skäl för tidsgränsen har regeringen bl.a. uppgett att man i de allra flesta fall kan utgå från att en trött förare är utvilad senast inom ett dygn. I vissa fall, t.ex. vid sjukdom, konstaterar regeringen att det inte kan uteslutas att föraren alltjämt utgör en påtaglig trafikfara. Regeringen menar dock att sådana situationer kan antas bli relativt sällsynta. Regeringen framhåller dock att förarens trafikfarliga tillstånd i majoriteten av fallen torde ha upphört efter 24 timmar.

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

I propositionen föreslås att omhändertagande eller klampning får vidtas om fordonets skick eller beskaffenhet är en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt 5 kap. 8 § fordonslagen eller 14 kap. 15 § trafikförordningen. Regeringen föreslår att åtgärden ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den.

Som skäl för förslaget anger regeringen bl.a. att de bakomliggande bestämmelserna har karaktären av skyddslagstiftning. Regeringen menar att det är väsentligt att det finns en möjlighet att säkerställa att ett beslut om att hindra den fortsatta färden efterlevs. I synnerhet gör sig detta gällande när det är fråga om ett trafikfarligt fordon. Regeringen menar således att åtgärder enligt den föreslagna bestämmelsen endast bör 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. I sådana fall menar 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.

Regeringen framhåller att möjligheten att vidta åtgärder på den grunden att fordonet är en påtaglig fara för trafiksäkerheten omfattar samtliga fordon, alltså inte bara sådana som framförs i yrkesmässig trafik.

I propositionen anges vidare att när det gäller övriga behandlade grunder för beslut om åtgärder enligt lagen har regeringen, med hänsyn till bl.a. proportionalitetsprincipen, föreslagit att åtgärden ska få bestå i högst 24 timmar. Regeringen anser dock att det inte är lämpligt med en begränsning i tid när det gäller åtgärder som vidtagits på den grunden att den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten till följd av beskaffenheten hos själva fordonet. Det trafikfarliga fordonet ska således inte kunna fortsätta färden förrän det fel som har motiverat åtgärden är avhjälp, t.ex. genom att fordonet repareras, vinterdäck monteras eller lasten anbringas på föreskrivet sätt. Regeringen menar vidare att behovet av åtgärden fortlöpande ska omprövas.

Delgivning

I propositionen föreslås att andra förare än den från vilken egendom omhändertagits och den som är fordonets registrerade ägare, snarast ska delges beslutet om åtgärd och underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras. Regeringen föreslår att om åtgärden får bestå längre än 24 timmar, ska det samtidigt underrättas om möjligheten att begära omprövning.

Som skäl för förslaget anför regeringen bl.a. att även om omhändertagande av egendom och klampning avser åtgärder för att effektivt verkställa redan fattade beslut att hindra fortsatt färd kan de vara kännbara ingripanden för de enskilda. Det är därför viktigt att den som berörs av åtgärden får kännedom om ett sådant beslut. Vidare framförs i propositionen att de som berörs bör underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras. Regeringen föreslår även att möjligheten till omprövning av underrättelsen bör framgå.

I delgivningslagen (2010:1932) anges att sättet på vilket delgivning ska ske ska väljas med utgångspunkt från att det ska vara ändamålsenligt med hänsyn till handlingens innehåll och omfattning och medföra så lite kostnader som möjligt.

Protokollering

I propositionen föreslås att protokoll ska föras över omhändertaganden, klampningar, kroppsvisitationer och genomsökningar. Som skäl för förslaget anger regeringen att en åtgärd enligt den föreslagna lagen bör dokumenteras av rättssäkerhetsskäl och för att i praktiken möjliggöra en prövning av domstol.

Förfarandet när en åtgärd upphör

Regeringen föreslår att egendomen ska lämnas ut till den från vilken egendomen omhändertogs när ett omhändertagande upphör, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan. Regeringen föreslår vidare att 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.

Regeringen framför att en lämplig lösning är att ställa krav på att myndigheten underrättar de berörda om att åtgärden har upphört och att egendomen finns tillgänglig att hämta respektive att fordonet avklampats.

Omprövning och överklagande

I propositionen föreslår regeringen att Polismyndigheten om åtgärden inte är tidsbegränsad skyndsamt ska ompröva beslutet, om föraren eller fordonets registrerade ägare begär det. Ett beslut av Polismyndigheten som innebär att åtgärden ska bestå får överklagas till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden

vidtagits. Vidare anges att lagen om domstolsärenden ska tillämpas vid domstolens handläggning. Andra beslut enligt den föreslagna lagen får enligt propositionen inte överklagas.

Som skäl för förslaget anför regeringen bl.a. att även om omhändertagande av egendom och klampning avser åtgärder för att effektivt verkställa redan fattade beslut att hindra fortsatt färd kan de vara kännbara ingripanden för de enskilda. Det är därför viktigt att den som berörs av åtgärden får kännedom om ett sådant beslut.

Regeringen framför att ett domstolsförfarande torde kunna undvikas utan att den enskildes rätt till domstolsprövning enligt Europakonventionen kränks när åtgärderna består i högst 24 timmar. I propositionen föreslås därför inte någon rätt till domstolsprövning när åtgärderna får bestå i högst 24 timmar.

Egendom som inte hämtas ut

I propositionen föreslås att egendom som omhändertagits ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse. Vidare anges att om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört tillämpas lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att lagförslagen träder i kraft den 1 mars 2015. I propositionen anføres att det är mycket angeläget att föreslagna åtgärder kan börja tillämpas så snart det är möjligt. Regeringen konstaterar att det kan vara så att berörda myndigheter behöver upphandla relevant utrustning, men då förslagen inte innebär krav att vidta klampningsåtgärder bör lagen träda i kraft även om sådan utrustning inte har hunnit införskaffas.

Konsekvenser

I propositionen konstateras att förslaget inte innebär någon ändring i de underliggande bestämmelserna om hindrande av fortsatt färd. Regeringen framför att förslaget bedöms uppmuntra till större regelefterlevnad och ge fördelar för de företag som följer gällande bestämmelser. Förslaget bedöms inte ge någon förändrad prispild för de företag som följer gällande bestämmelser. Regeringen anger att det är oklart om förslagen kan komma att påverka transportkostnaderna.

Eventuella ökade kostnader för Transportstyrelsen, Polismyndigheten eller Tullverket ska enligt propositionen tas inom ram.

Mot bakgrund av att åtgärderna i majoriteten av fallen endast får bestå under 24 timmar och därmed inte får överklagas, förväntas ökningen av antalet ärenden för domstolarna vara marginell.

Regeringen framför avslutningsvis att förslaget förväntas öka trafiksäkerheten på väg.

Motionerna

Anders Ygeman m.fl. (S) efterlyser i motion 2013/14:T18 förslag om klampning för att förhindra fortsatt färd. Motionärerna anser att en klampning måste få vara i mer än 24 timmar för att vara verkningsfull (yrkande 6).

Emma Wallrup m.fl. (V) framför i motion 2014/15:44 att motionärerna i väsentliga delar välkomnar propositionen. Däremot framförs i yrkande 1 att motionärerna inte delar regeringens förslag om att det ska krävas särskilda skäl för att anta att ett omhändertagande av föremål inte är tillräckligt för att säkerställa att ett beslut om hindrande av fortsatt färd följs och för att därför få genomföra klampning. I yrkande 2 framför motionärerna att de ställer sig bakom regeringens förslag om att ett omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut om att ett fordon inte får fortsätta färden har fattats för att säkerställa att en sanktionsavgift betalas. Motionärerna invänder dock mot förslaget att åtgärden endast får bestå i högst 24 timmar. De menar att verkställighetsåtgärder för att säkra betalningen av sanktionsavgiften bör gälla så länge det finns ett beslut om hinder av fortsatt färd.

I motion 2014/15:46 framför Per Klarberg och Patrik Jönsson (båda SD) att det finns en risk att polis eller tulltjänstemän väljer att avstå från det effektiva verktyget klampning med den gräns på 24 timmar som regeringen föreslår. Motionärerna yrkar därför i yrkande 1 att klampning ska kunna fortgå under så lång tid som beslutet om hinder för fortsatt färd gäller. I yrkande 2 framför motionärerna att det bör vara polismannen eller tulltjänstemannen som har befogenhet att bestämma om hur ett beslut om fortsatt färd bör verkställas. Polismän och tulltjänstemän bör därför, menar motionärerna, ges befogenhet att besluta om klampning.

Pia Nilsson m.fl. (S, MP) anför i motion 2014/15:48 att åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska få bestå längre än 24 timmar, tills böter eller sanktionsavgifter är betalda. Som skäl för yrkandet framför motionärerna att det behövs skarpa åtgärder som tydligt signalerar till de seriösa åkerierna att det inte lönar sig att fuska på transportmarknaden i Sverige. Motionärerna konstaterar att det går att framgångsrikt motarbeta den illegala lastbilstrafiken. Motionärerna anser dock att det inte är tillräckligt att klampning eller motsvarande åtgärder endast får bestå i 24 timmar utan menar att dessa åtgärder bör kunna fortgå ända tills böter eller sanktionsavgifter är betalda. Motionärerna konstaterar att flera remissinstanser är av samma uppfattning.

Utskottets ställningstagande

Åtgärder om hindrande av fortsatt färd

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit vikten av att alla transportföretag och yrkeschaufförer följer spelreglerna på marknaden. Enligt utskottets mening är det självklart att alla aktörer arbetar under lika villkor. Det är viktigt av arbetsmiljöskäl och säkerhetsskäl men också för att gynna en sund konkurrens på marknaden.

När det gäller hindrande av fortsatt färd vill utskottet lyfta fram att detta var en av flera viktiga frågor som trafikutskottet särskilt uppmärksammade i uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg (2011/12:RFR8). I rapporten konstaterades att det utifrån hur situationen såg ut vid vägkontroller i Sverige fanns ett behov av att överväga om inte polisen borde ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd vid överträdelser.

Mot denna bakgrund är utskottet positivt till att en proposition nu har lagts fram på området. Enligt utskottets uppfattning kommer lagförslagen att uppmuntra till god regelefterlevnad också främja en konkurrens på lika villkor. Utskottet anser därför att det är av stor vikt att den föreslagna regleringen kan träda i kraft utan dröjsmål.

Utskottet konstaterar att utarbetandet av den föreslagna regleringen har skett med beaktande av de grundläggande fri- och rättigheter som den enskilde har gentemot det allmänna i såväl regeringsformen som i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Utskottet välkomnar detta och finner att den bedömning som görs i propositionen om att de föreslagna åtgärderna bör regleras i lag är väl avvägd. Utskottet delar vidare bedömningen som görs i propositionen om vilka åtgärder som ska få vidtas och på vilka grunder dessa ska få beslutas.

I motion 2014/15:44 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1 anförs att det inte ska krävas att det av särskilda skäl kan antas att omhändertagande av föremål inte är tillräckligt för att säkerställa att ett beslut följs, innan ett beslut om klampning kan fattas. Utskottet vill med anledning av detta inledningsvis peka på att det i propositionen framhålls att klampning i regel ska ses som den mest ingripande åtgärden och att möjligheten att uppnå syftet med en mindre ingripande åtgärd först ska övervägas innan klampning ska beslutas. I förslaget anges dock att klampning får beslutas om det i ett enskilt fall är lämpligare med klampning än omhändertagande, trots att det kan antas att ett omhändertagande är tillräckligt för att säkerställa att beslutet följs. Utskottet konstaterar att den föreslagna lagtexten således ger utrymme för ett beslut om klampning även i fall där ett omhändertagande i och för sig hade varit tillräckligt för att säkerställa att beslutet att fordonet inte får fortsätta färden följs. Utskottet finner att den lösning som föreslås i propositionen är väl avvägd och anser därför att riksdagen inte bör ta något initiativ med anledning av motionsförslaget.

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis regeringens förslag till lag om hindrande av fortsatt färd och lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. och avstyrker samtidigt motion 2014/15:44 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1.

Beslut om omhändertagande och klampning

Utskottet kan konstatera att enligt förslaget i propositionen ska omhändertagande eller klampning för att hindra trafik med fordon som är en påtaglig fara

för trafiksäkerheten upphöra så snart det inte längre finns skäl för detta. Utskottet finner att detta är en lämplig ordning. Utskottet instämmer också i resonemanget i propositionen om att ett fordon som hindrats från fortsatt färd till följd av fordonets beskaffenhet inte bör få fortsätta färden förrän bristen har åtgärdats.

När det gäller åtgärder i övrigt konstaterar utskottet att åtgärden enligt den föreslagna lagen inte får bestå under längre tid än 24 timmar. Enligt utskottets uppfattning finns det dock anledning att överväga att låta en åtgärd bestå längre än så, exempelvis tills sanktionsavgifter är betalda. Såvitt utskottet erfarit finns det dock i detta sammanhang frågor som kräver vidare överväganden, exempelvis konsekvenser för Polismyndigheten, Tullverket och domstolarna. Vidare kan utskottet konstatera att bestämmelserna om omprövning och överklagande kan behöva ses över om åtgärden får bestå längre tid än 24 timmar. Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att låta åtgärder bestå i längre tid än 24 timmar. Utskottet är förvissat om att även det fortsatta utredningsarbetet kommer att ske med beaktande av bl.a. behovs- och proportionalitetsprinciperna samt Europakonventionen.

I propositionen föreslås också att klampning enligt 3 § i den föreslagna lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket till skillnad från ett sådant omhändertagande som avses i 2 § samma lag som beslutas av en polisman eller en tulltjänsteman. Utskottet är visserligen övertygat om att ett sådant myndighetsbeslut om klampning rent praktiskt kommer att kunna fattas på ett ändamålsenligt och effektivt sätt utan onödig tidsutdräkt. Utskottet vill ändå framhålla vikten av att säkerställa ett system som är snabbt och enkelt, samtidigt som kraven på rättssäkerhet måste uppfyllas. Det finns därför, menar utskottet, skäl att ytterligare utreda möjligheten att låta en polisman eller en tulltjänsteman fatta beslut om klampning. Utskottet anser därför att riksdagen också bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda möjligheterna att låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning.

I propositionen framhålls att klampning är en mer ingripande åtgärd än omhändertagande. Utskottet är också medvetet om att hur ingripande åtgärden bedöms vara bl.a. är kopplat till hur länge åtgärden får bestå. Frågan om vem som får besluta om åtgärder kan därför med fördel ses över i samband med ovan efterfrågade översyn om att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå i längre tid än 24 timmar.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2013/14:256 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

Följdmotionerna

2014/15:44 av Emma Wallrup m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilda skäl inte ska krävas för att anta att ett omhändertagande av föremål är otillräckligt för att säkerställa att beslutet följs.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verkställighetsåtgärder för att säkra betalning av sanktionsavgiften bör gälla så länge det finns ett beslut om hindrande av fortsatt färd.

2014/15:46 av Per Klarberg och Patrik Jönsson (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klampningen för att vara verkningsfull måste fortgå så lång tid som beslutet om hinder för fortsatt färd gäller.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge polismän eller tulltjänstemän befogenheter att avsluta om klampning.

2014/15:48 av Pia Nilsson m.fl. (S, MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska få bestå längre än 24 timmar, tills böter eller sanktionsavgifter är betalda.

Motion väckt med anledning av proposition 2013/14:234

2013/14:T18 av Anders Ygeman m.fl. (S):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klampning.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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, 8 § första stycket, 9 § första stycket eller 10 § första stycket har meddelats och det kan antas att beslutet 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, och
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 för att säkerställa att beslutet följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning). Om det i ett enskilt fall är lämpligare med klampning än omhändertagande, får klampning beslutas trots det som sägs i första meningen.

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 vidtas endast 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 hittegods m.m.

18 § Om en åtgärd enligt 10 § har upphört, ska föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och fordonets registrerade ägare under rättas 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 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

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) eller egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket 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 § 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 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

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 förbätt-
räknas 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.