

# Regeringens proposition

## 2003/04:160

Fortsatt arbete för en säker vägtrafik

Prop.  
2003/04:160

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 27 maj 2004

*Göran Persson*

*Ulrica Messing*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

Trafiksäkerhet handlar om visionen att människor skall kunna resa säkert och därmed kunna resa mer. Människor rör sig allt mer ute i vägtrafiken. Man cyklar och går. Man tar bilen till arbetet, dagis, affären eller för att hälsa på släkt och vänner. Varje år inträffar emellertid tragiska olyckor i vägtrafiken där människor skadas svårt eller till och med mister livet. Det är därför viktigt att det även fortsättningsvis vidtas åtgärder för en ökad trafiksäkerhet.

Riksdagen beslutade hösten 1997 i enlighet med regeringens förslag att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransport-systemet (nollvisionen) samt att vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. I propositionen redovisar regeringen en konkretisering av arbetet med att förverkliga nollvisionen och en utvärdering av det trafiksäkerhetsarbete som bedrivits sedan beslutet om nollvisionen fattades.

Den långsiktiga inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet enligt beslutet om nollvisionen ligger fast. Inriktningen de närmaste åren bör vara att fortsätta och intensifiera arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på det statliga och kommunala vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen. Vidare skall trafikanterna förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsanpassning, nykterhet och användning av skyddsutrustning. I propositionen förslår regeringen åtgärder för att åstadkomma säkrare vägar liksom säkrare användning av vägarna.

Propositionen innehåller även förslag till nya regler om uppsikt under övningskörning och obligatorisk introduktionsutbildning inför privat övningskörning för förarbehörigheten B. Reglerna syftar dels till att

säkerställa att den som utövar uppsikt under övningskörning har erforderlig erfarenhet och omdömesgillhet, dels till att vid privat övningskörning ge handledaren och körkortsaspiranten ökad färdighet och vägledning inför körningen.

Förslaget innehåller bl.a. bestämmelser om vad som krävs för att en körkortshavare skall godkännas som handledare vid privat övningskörning, och därmed kunna utöva uppsikt under sådan körning, samt i vilka fall tidigare körkortsåterkallelse skall förhindra utövandet av sådan uppsikt och när ett handledarskap upphör. Därtill ges bestämmelser om vad som krävs för att utöva uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten och för godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare samt i vilka fall tidigare körkortsåterkallelse förhindrar detta. Förslaget innehåller också bestämmelser om givande och återkallande av tillstånd att bedriva introduktionsutbildning inför privat övningskörning för förarbehörigheten B, överklagande av sådana beslut, en möjlighet till reglering av priset för deltagandet i utbildningen samt regler om tillsyn över denna. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 januari 2005. Reglerna avseende bedrivande av introduktionsutbildning föreslås dock tillämpas från och med den 1 oktober 2005 och bestämmelsen om krav på sådan utbildning för godkännande som handledare från och med den 1 januari 2006.

Propositionen innehåller vidare förslag till nya verkställighetsregler för överlastavgift i vissa fall. Reglerna syftar till att möjliggöra en effektiv verkställighet i de fall den som skall påföras överlastavgift har hemvist utanför Norden.

Förslaget innehåller bl.a. bestämmelser om att verkställigheten skall ske genom att polisman tar ut ett förskott för överlastavgiften vid kontrollen av ett fordon. Förslaget innehåller vidare bestämmelser om att polisman skall hindra fordonets fortsatta färd om förskottet inte betalas omedelbart, om i vilka situationer ett sådant beslut får underlåtas och om beslutets giltighet i tiden. Därtill ges bestämmelser om återbetalning av förskott, ett underställningsförfarande, handläggningen av överlastavgiftsärenden samt vissa överklagandeförbud. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

Propositionen innehåller dessutom ett förslag till en ny lag om vägtransportledare. I trafikförordningen (1998:1276) finns generella bestämmelser som begränsar längd, bredd och vikt av ett motordrivet fordon eller ett fordonståg när det förs på andra vägar än enskilda. Ytterligare begränsningar kan finnas i lokala trafikföreskrifter för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. I enskilda fall kan dispens medges från dessa bestämmelser. Prövningen görs av den statliga väghållningsmyndigheten (Vägverkets region) eller, om dispensen endast rör en kommun, av kommunen. I vissa fall förenas dispensen med villkor om poliseskort. I dag kan, förutom polisen, även en parkeringsvakt utföra sådan eskort efter förordnande enligt 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

I lagen om vägtransportledare anges krav för förordnande som vägtransportledare och rätt för en vägtransportledare att ge anvisningar för trafiken i samband med dispenstransporter som enligt särskilt villkor skall utföras med eskort. Härigenom införs en möjlighet för transportören att uppfylla ett eskortvillkor genom att anlita en vägtransportledare

samtidigt som polisen i motsvarande utsträckning kan avlastas sådana Prop. 2003/04:160  
uppgifter. Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2005.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	9
2	Lagtext.....	10
2.1	Förslag till lag om vägtransportledare .....	10
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	13
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter .....	16
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. ....	17
2.5	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)....	18
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor .....	23
3	Ärendet och dess beredning.....	24
4	Trafiksäkerhetsarbetet sedan beslutet om nollvisionen.....	27
4.1	Utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet.....	27
4.1.1	Vägtrafiken i transportsystemet .....	27
4.1.2	Tidigare trafiksäkerhetsbeslut.....	28
4.1.3	Hälsoproblem till följd av vägtrafikolyckor ...	30
4.1.4	Resande och trafiksäkerhet ur ett könsperspektiv .....	31
4.1.5	Utvecklingen av trafiksäkerheten .....	31
4.2	Nollvisionens genomslag i trafiksäkerhetsarbetet .....	33
4.2.1	Systemutformarna har involverats i arbetet....	33
4.2.2	Nya kvalitetssäkringssystem.....	34
4.2.3	Nya åtgärder och metoder för utformning av vägar.....	35
4.2.4	Förändrade arbetssätt .....	35
4.2.5	En bättre fungerande marknad för säkerhetslösningar.....	36
4.3	Tillståndsförändringar sedan nollvisionsbeslutet.....	36
4.3.1	Infrastruktur och hastigheter .....	36
4.3.2	Fordonsutveckling .....	37
4.3.3	Trafikanternas beteende.....	37
5	Mål för det framtida trafiksäkerhetsarbetet .....	39
5.1	Långsiktig inriktning av trafiksäkerhetsarbetet .....	39
5.2	Trafiksäkerhetsarbetets inriktning de närmaste åren .....	39
5.3	Inriktning av Sveriges internationella trafiksäkerhets- arbete .....	41
6	Säkrare vägar .....	43
6.1	Hastighet baserad på vägens säkerhetsstandard.....	43
6.2	Insatser på vägar utanför tätbebyggt område.....	45
6.3	Kommunernas arbete och roll .....	46
7	Säkrare användning av vägarna.....	48
7.1	Kvalitetssäkrade transporter.....	48
7.1.1	Införande av ett systematiskt arbetssätt för ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö.....	48

7.1.2	Arbetsmiljöarbetet för ökad trafiksäkerhet.....	49
7.1.3	Premiering av skötsamma trafikanter .....	50
7.1.4	Lastsäkring.....	51
7.2	Kontroll av nedsatt körförmåga .....	52
7.2.1	Inledning .....	52
7.2.2	Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse.....	53
7.2.3	Utökad användning av alkolås.....	55
7.3	Satsning på tekniska system.....	57
7.3.1	Huvudinriktning för införande av ny teknik...	57
7.3.2	Stöd för rätt hastighet.....	58
7.3.3	Eftermontering av bältespåminnare .....	60
7.3.4	Ökad kompatibilitet mellan fordon.....	60
7.3.5	Säkrare användning av mobiltelefon under körning .....	62
7.4	Polisens trafikövervakning.....	64
7.4.1	Övergripande strategi.....	64
7.4.2	Övervakning av hastighet genom utbyggnad av automatisk trafiksäkerhetskontroll.....	65
7.4.3	Samordning av flygande inspektioner .....	66
7.5	Sanktioner och verkställighet.....	67
7.5.1	Ägaransvar .....	67
7.5.2	Verkställighet av böter för trafikbrott m.m....	68
7.5.3	Bötesstraffets storlek .....	69
7.5.4	Utredning om påföljder för rattfylleri och sjöfylleri .....	70
7.5.5	Tillfälligt omhändertagande av egendom .....	71
7.5.6	Ökade möjligheter att förverka fordon vid trafikbrottslighet .....	72
7.6	Trafiksäkerhetsforskning .....	72
8	Utsatta trafikantgrupper och transportslag .....	73
8.1	Barnet som trafikant.....	73
8.1.1	Trafikundervisning i skolan.....	75
8.1.2	Skolskjuts.....	76
8.2	Säker cykling .....	77
8.3	Säkrare mopedtrafik.....	78
8.3.1	Kraven på föraren av moped och terräng- skoter.....	78
8.3.2	Åtgärder mot trimning av moped .....	81
8.4	Unga förare .....	82
8.4.1	Unga förare i trafiken.....	82
8.4.2	Särskild skylt på nya körkortshavares fordon.	84
8.5	Äldre i trafiken.....	85
8.5.1	Inledning .....	85
8.5.2	Läkares skyldighet att anmäla olämpliga förare.....	86
9	Vissa körkortsfrågor .....	88
9.1	Allmänna utgångspunkter .....	88
9.1.1	Nya regler om uppsikt under övningskörning	88
9.1.2	Obligatorisk introduktionsutbildning.....	89

9.2	Uppsikt under övningskörning.....	90
9.2.1	Krav för utövande av uppsikt under övningskörning .....	90
9.2.2	Handledarskaps upphörande.....	94
9.3	Obligatorisk introduktionsutbildning m.m.....	96
9.3.1	Obligatorisk introduktionsutbildning inför privat övningskörning för förarbehörig- heten B .....	96
9.3.2	Förhandsbesked om godkännande som handledare .....	99
9.4	Konsekvenser och ikraftträdande.....	100
9.4.1	Konsekvenserna av förslaget .....	100
9.4.2	Ikraftträdande m.m.....	102
10	Nya verkställighetsregler för överlastavgifter .....	103
10.1	Allmänna utgångspunkter .....	103
10.1.1	Bakgrund – utomnordiska verkställighetsproblem.....	103
10.1.2	Nya verkställighetsregler för överlastavgift .	107
10.2	Ändringar i lagen om överlastavgift .....	111
10.2.1	De nya verkställighetsreglernas tillämpningsområde .....	111
10.2.2	Plats, tidpunkt och form för verkställighet m.m. ....	112
10.2.3	Beräkning och betalning av förskott för överlastavgift .....	119
10.2.4	Tvångsåtgärd vid utebliven betalning av förskott .....	122
10.2.5	Beslut om hinder av fortsatt färd .....	128
10.2.6	Beslut om överlastavgift även när förskott beslutats .....	131
10.2.7	Underställning av beslut samt länsstyrelsens och polisens handläggning av överlastavgiftsärenden m.m. ....	131
10.2.8	Överlastavgiften får inte överstiga det beslutade förskottet.....	135
10.2.9	Uppbörd och återbetalning.....	136
10.3	Ändringar i lagen om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter.....	137
10.4	Konsekvenser och ikraftträdande.....	139
10.4.1	Konsekvenserna av förslagen .....	139
10.4.2	Ikraftträdande.....	140
11	Fordonseskort .....	140
11.1	Långa , breda och tunga vägtransporter .....	140
11.1.1	Godstransporter på väg .....	140
11.1.2	Vägnätet .....	141
11.1.3	Gällande bestämmelser .....	141
11.1.4	Dispensverksamheten .....	144
11.1.5	Eskortverksamheten i några andra länder.....	146
11.2	Anvisningar för trafiken.....	146
11.2.1	Trafikförordningen (1998:1276).....	146

	11.2.2	Vägmärkesförordningen (1978:1001) .....	147	Prop. 2003/04:160
	11.2.3	Lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. ....	147	
11.3		Överväganden och förslag .....	148	
	11.3.1	Behovet av dispenser och av eskort som särskilt villkor för dessa.....	148	
	11.3.2	Kan eskortbehovet tillgodoses inom ramen för gällande resurser och bestämmelser? .....	149	
	11.3.3	En ny lag för att säkerställa att behovet av eskort tillgodoses .....	150	
	11.3.4	Förordnande som vägtransportledare .....	151	
	11.3.5	Återkallelse av förordnande och avstängning av vägtransportledare .....	155	
	11.3.6	Vem skall besluta om förordnande, återkallelse och avstängning? .....	156	
	11.3.7	Allmänna skyldigheter för vägtransport- ledaren.....	157	
	11.3.8	Hinder att utföra eskortuppdrag på grund av beroendeförhållande?.....	159	
	11.3.9	Parkeringsvakternas ställning .....	160	
	11.3.10	Överklagande och verkställighet .....	162	
	11.3.11	Tystnadsplikt.....	163	
	11.3.12	Bemyndiganden .....	164	
11.4		Konsekvenser av förslagen .....	165	
11.5		Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	166	
12		Författningskommentar .....	167	
	12.1	Inledning .....	167	
	12.2	Författningskommentar till lagförslagen som behandlas i avsnitt 9.....	167	
	12.2.1	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	167	
	12.2.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.....	171	
12.3		Författningskommentar till lagförslagen som behandlas i avsnitt 10.....	171	
	12.3.1	Förslag till ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift .....	171	
	12.3.2	Förslag till ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter .....	174	
12.4		Författningskommentar till lagförslagen som behandlas i avsnitt 11 .....	175	
	12.4.1	Förslaget till lag om vägtransportledare .....	175	
	12.4.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. ....	181	
Bilaga 1		Sammanfattning av promemorian Förslag till ändringar i körkortslagen (1998:488) och lagen (1998:493) om trafikskolor .....	182	
Bilaga 2		Promemorians lagförslag.....	183	

Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	189	Prop. 2003/04:160
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag .....	190	
Bilaga 5	Lagrådets yttrande .....	195	
Bilaga 6	Sammanfattning av betänkandet Verkställighet av vissa trafikböter/trafikavgifter för utländska trafikanter (SOU 2002:72).....	198	
Bilaga 7	Betänkandets lagförslag.....	202	
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanserna .....	205	
Bilaga 9	Lagrådsremissens lagförslag .....	206	
Bilaga 10	Lagrådets yttrande .....	210	
Bilaga 11	Lagförslagen i Vägverkets framställning .....	217	
Bilaga 12	Förteckning över remissinstanserna .....	221	
Bilaga 13	Lagrådsremissens lagförslag .....	222	
Bilaga 14	Lagrådets yttrande .....	226	
	Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 27 maj 2004 .....	227	
	Rättsdatablad.....	228	



Regeringen föreslår att riksdagen

*dels* antar regeringens förslag till

1. lag om vägtransportledare,
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
3. lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter,
4. lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.,
5. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
6. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,

*dels* godkänner vad regeringen föreslår om inriktningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt vad som framgår av avsnitten 5.1 och 5.2.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om vägtransportledare

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Allmän bestämmelse**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om förordnande som vägtransportledare och om rätt för en vägtransportledare att ge anvisningar för trafiken i samband med långa, breda och tunga vägtransporter som enligt särskilda villkor skall utföras med eskort.

#### **Definitioner**

**2 §** Med långa, breda och tunga vägtransporter avses i denna lag transporter som sker med stöd av undantag i enskilda fall från sådana föreskrifter om fordons och fordonstågs längd, bredd eller vikt som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 8 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

**3 §** Med eskort avses i denna lag medverkan av en person som har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg.

#### **Anvisningar för trafiken**

**4 §** En vägtransportledare har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg i samband med långa, breda och tunga vägtransporter som enligt särskilda villkor skall utföras med eskort.

#### **Förordnande som vägtransportledare**

**5 §** Ett förordnande som vägtransportledare får meddelas den som

1. har genomgått särskild utbildning,
2. med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget, och
3. innehar körkort med behörigheten C eller likvärdigt utländskt körkort som gäller i Sverige.

Den som är anställd som polisman får inte förordnas som vägtransportledare.

**6 §** Ett förordnande som vägtransportledare meddelas av Rikspolisstyrelsen.

Förordnandet skall gälla för viss tid, dock längst fem år.

**7 §** En vägtransportledare lyder under polismyndigheten i det polisdistrikt där han eller hon befinner sig under eskortuppdraget och är skyldig att lyda de anvisningar som en polisman meddelar.

**8 §** En vägtransportledare skall inför varje eskortuppdrag lämna information om transporten till de berörda polismyndigheterna.

Vägtransportledaren skall även i övrigt underrätta berörda polismyndigheter om förhållanden som rör hans eller hennes verksamhet och som bör komma till myndighetens kännedom.

**9 §** En vägtransportledare skall innan transporten påbörjas kontrollera att den får ske med stöd av ett sådant undantag som sägs i 2 §.

**10 §** En vägtransportledare skall sträva efter att ge sådana anvisningar för trafiken att transporten kan utföras utan att annan trafik störs.

### **Återkallelse av förordnande m.m.**

**11 §** Rikspolisstyrelsen skall återkalla ett förordnande, om vägtransportledaren inte längre uppfyller kravet enligt 5 § första stycket 2. Detsamma gäller om det annars finns någon särskild anledning att återkalla förordnandet.

**12 §** Rikspolisstyrelsen skall besluta att stänga av en vägtransportledare från vidare tjänstgöring om det på sannolika skäl kan antas att förordnandet kommer att återkallas. Ett sådant beslut gäller till dess återkallelsefrågan har prövats slutligt.

Även i annat fall får Rikspolisstyrelsen besluta att stänga av en vägtransportledare för ett visst eskortuppdrag, om denne åsidosätter sina skyldigheter i fråga om uppdraget.

**13 §** Vid omedelbar fara för trafiksäkerheten eller risk för att det uppstår någon annan avsevärd olägenhet, får ett beslut om att stänga av en vägtransportledare för ett visst eskortuppdrag meddelas av en polisman. Ett sådant beslut skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen. Om avstängningen inte redan har upphört, skall styrelsen omedelbart pröva om den skall bestå.

**14 §** En vägtransportledare får inte utöva verksamhet enligt 4 § under tid som hans eller hennes körkort är ogiltigt. Detsamma gäller om ogiltigheten är begränsad och omfattar behörigheten C.

### **Överklagande**

**15 §** Rikspolisstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

En polismans beslut om avstängning enligt 13 § får inte överklagas.

**16 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

**Bemyndiganden**

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. utbildning och avgifter för utbildningen,
2. avgifter för ansökan om förordnande,
3. vägtransportledarens klädsel och utrustning, samt
4. utmärkning av fordon som används av vägtransportledare för eskort.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

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

Prop. 2003/04:160

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift dels att 9 och 11 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas fem nya paragrafer, 8 a–e §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **8 a §**

*Om den som enligt 7 § skall påföras överlastavgift inte har hemvist i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge, skall en polisman vid kontrollen av fordonet eller fordonståget besluta om förskott för överlastavgiften.*

*Förskottet skall beräknas enligt bestämmelserna i 2–5 §§.*

*Förskottet skall betalas till polismyndigheten.*

### **8 b §**

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

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

### **8 c §**

*Har beslut om förskott för överlastavgift fattats, får överlastavgiften inte påföras med ett högre belopp än förskottet.*

### **8 d §**

*En polismans beslut, om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, skall skyndsamt underställas länsstyrelsens pröv-*

ning. Länsstyrelsen skall omedelbart pröva om beslutet skall bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 8 b §, skall polisen och länsstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Länsstyrelsen får vid sin handläggning

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

2. upphäva beslutet som gäller enligt 8 b §, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att länsstyrelsen har beslutat i ärendet om överlastavgift.

### 8 e §

Påförs inte någon överlastavgift eller nedsätts eller efterges avgiften, skall det överskjutande beloppet återbetalas.

### 9 §<sup>1</sup>

Bestämmelserna i 3 § andra stycket, 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ fordonskattelagen (1988:327) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om beskattningsmyndighet gäller då länsstyrelsen.

Bestämmelserna i 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ fordonskattelagen (1988:327) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om beskattningsmyndighet gäller då länsstyrelsen.

Denna lag gäller ej fråga om fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, brukas hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

### 11 §<sup>2</sup>

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i fjärde stycket. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:879.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:402.

då klaganden fick del av beslutet.

Prop. 2003/04:160

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

*Länsstyrelsens beslut enligt  
8 d § får inte överklagas.*

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter

Prop. 2003/04:160

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Avräkning enligt denna lag skall göras från belopp som återbetalas eller annars utbetalas på grund av bestämmelse i

- |                                                                                                                                    |                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. skattebetalningslagen (1997:483),                                                                                               |                                                                                                                       |
| 2. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,                                                 |                                                                                                                       |
| 3. 10 kap. 1–4 §§ mervärdesskattelagen (1994:200),                                                                                 |                                                                                                                       |
| 4. lagen (1994:1551) om tullfrihet m.m.,                                                                                           |                                                                                                                       |
| 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, <i>eller</i> | 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, |
| 6. tullagen (2000:1281).                                                                                                           | 6. tullagen (2000:1281), <i>eller</i>                                                                                 |
|                                                                                                                                    | 7. lagen (1972:435) om överlastavgift.                                                                                |

Vad som sagts i första stycket 1 gäller inte utbetalning enligt 9 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Avräkning skall också göras vid återbetalning av belopp som tagits ut som förrättningskostnad vid indrivning av en sådan fordran som avses i 2 § första meningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:409.



2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Prop. 2003/04:160

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.<sup>1</sup> skall upphöra att gälla vid utgången av juni 2005.

---

Ett förordnande som avses i 8 § och som gäller vid utgången av juni 2005 upphör att gälla senast vid utgången av juni 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 8 § 1999:337.

2.5 Förslag till lag om ändring i körkortslagen  
(1998:488)

Prop. 2003/04:160

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)  
*dels* att 4 kap. 5 §, 6 kap. 1 §, 8 kap. 2 § och 10 kap. 1 § skall ha följande lydelse,  
*dels* att det i lagen skall införas sex nya paragrafer, 4 kap. 6–11 §§, samt närmast före 4 kap. 5 § en ny rubrik av följande lydelse,  
*dels* att det närmast före 4 kap. 1 § skall införas en ny rubrik som skall lyda ”Krav för övningskörning”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**

***Uppsikt under övningskörning***

**5 §**

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. *Sådan uppsikt får utövas endast av*

1. *den som fyllt 21 år och sedan minst tre år har körkort för fordon av det slag körningen avser, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarmakten,*

2. *utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,*

3. *den som fyllt 24 år och sedan minst fem år har körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser samt har godkänts som handledare för den som övningskör, om övningskörningen sker i andra fall.*

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser *samt*

1. *är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,*

2. *uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarmakten, eller*

3. *har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall.*

**6 §**

*Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten får utövas endast av den som*

1. *fyllt 21 år,*

2. *har körkort för fordon av det slag körningen avser, och*

3. *under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett*

sådant körkort.

*Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt*

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller
2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader.

*Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.*

## 7 §

*Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 3 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som*

1. fyllt 24 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och
4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som skall övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

*Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena.*

## 8 §

*Ett godkännande som handledare enligt 7 § upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §.*

*Länsstyrelsen skall på begäran av handledaren eller den som*

## **9 §**

*Introduktionsutbildning som anges i 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Vägverket.*

*Vägverket får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.*

## **10 §**

*Vägverket får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.*

## **11 §**

*Vägverket skall utöva tillsyn över sådan introduktionsutbildning som anges i 9 § första stycket.*

*Tillsynen skall omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § iakttas.*

*Den som bedriver utbildning skall på begäran av Vägverket lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.*

## **6 kap.**

### **1 §**

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller

även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4 eller 5 §.

även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4 eller 6–8 §§.

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

## 8 kap.

### 2 §<sup>1</sup>

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *Detsamma gäller beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

## 10 kap.

### 1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,
2. länsstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,
3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,
4. att priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga viss nivå.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:216.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005. Bestämmelserna i 4 kap. 9–11 §§, 8 kap. 2 § första stycket andra meningen samt 10 kap. 1 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 oktober 2005. Bestämmelsen i 4 kap. 7 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 januari 2006. Prop. 2003/04:160

## 2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Prop. 2003/04:160

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. sedan minst tre år ha ett körkort med förarbehörighet B, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämföras körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

### *Föreslagen lydelse*

#### 4 §<sup>1</sup>

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. ha ett körkort med förarbehörighet B och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett körkort med sådan behörighet, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Vad som sägs i 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen (1998:488) om hinder mot att meddela godkännande tillämpas även i fråga om godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare.*

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämföras körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:218.

### Inledning

Hösten 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen för vägtrafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Enligt nollvisionen skall det *långsiktiga målet* för trafiksäkerheten vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Våren 1998 fastställde riksdagen ett *etappmål* för trafiksäkerheten (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) som innebär att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 procent till år 2007 – eller 270 personer – räknat från 1996 års nivå.

Riksdagen har därefter vid två tillfällen (bet. 2001/02:TU10 och 2002/03:TU4 samt rskr. 2002/03:161) efterfrågat redovisningar inom trafiksäkerhetsområdet från regeringen – både av hur etappmålet år 2007 skall nås och av vissa frågor såsom exempelvis åtgärder för barns säkerhet och för att motverka rattfylleri.

I avsnitt 4–8 i denna proposition lämnas de av riksdagen efterfrågade redovisningarna. Vidare redovisar regeringen i dessa avsnitt de åtgärder för en ökad trafiksäkerhet som vidtas eller planeras.

Därutöver lämnar regeringen i avsnitt 2 vissa lagförslag som kan bidra till bl.a. en ökad trafiksäkerhet. Lagförslagen behandlas i avsnitt 9–11.

Denna proposition har utformats i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna.

### Framtida inriktning av trafiksäkerhetsarbetet

För att inhämta underlag för de av riksdagen efterfrågade redovisningarna gav regeringen Vägverket i uppdrag att göra en samlad redovisning och analys av trafiksäkerhetsarbetet både på ett övergripande plan och i vissa enskilda delar. Vägverkets redovisning av uppdragen har remissbehandlats. Sammanställningar av remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (N2004/731/TP, en samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet, N2003/4879/TP och N2003/4935/TP, mobiltelefonanvändning under körning). Dessa rapporter och analyser ligger till grund för regeringens bedömningar i avsnitt 4–8.

### Vissa körkortsfrågor

I departementspromemorian Vissa ändrade regler för körkort och alkoholås (Ds 2002:17) föreslogs (s. 35 ff.) att det inte längre skulle krävas ett obrutet körkortsinnehav, sedan ett visst antal år, för handledare vid privat övningskörning, för den som utövar uppsikt under övningskörning inom polisväsendet och Försvarmakten samt vid godkännandet av trafiklärare och utbildningsledare. Sedan departementspromemorian remissbehand-



lats fann dock regeringen i propositionen Vissa ändrade regler för körkort och alkohol, prop. 2002/03:55 (s. 29 och 49) att förslaget behövde analyseras ytterligare. Något förslag i frågan lämnades därför inte i propositionen. I samma proposition (s. 29) gjorde regeringen även bedömningen att det då inte gick att avgöra om en handledarutbildning vid privat övningskörning skulle kunna vara av värde för trafiksäkerheten. Därför lämnades inte heller något förslag i denna del.

Med anledning av nämnda proposition behandlade Trafikutskottet bl.a. vissa motioner om utbildning och förändrade regler om körkort. I utskottets förslag till riksdagsbeslut, som riksdagen biföll den 8 maj 2003, avslogs motionerna. I utskottets betänkande 2002/03:TU4 anges dock att utskottet ansåg att utbildningssystemet för körkort bör vidareutvecklas och förutsatte att förbättringsarbetet fortsätter (s. 39 f.). Utskottet förutsatte även att regeringen återkommer till riksdagen med den ovan nämnda analysen av kravet på obrutet körkortsinnehav (s. 48 f.).

Sedermera gav regeringen Vägverket ett uppdrag att utreda åtgärder för ett förbättrat stöd till handledare och elev vid privat övningskörning. Vägverket överlämnade sin utredning till Näringsdepartementet den 31 oktober 2003 (dnr N2003/4373/TP). Därefter har det i Näringsdepartementet utarbetats en promemoria, Förslag till ändringar i körkortslagen (1998:488) och lagen (1998:493) om trafikskolor (dnr N2004/1644/RS), med förslag till nya regler för uppsikt under övningskörning och obligatorisk introduktionsutbildning inför övningskörning för förarbehörigheten B.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2004/1644/RS). Till denna lagrådsremiss fogas en sammanfattning av promemorian som *bilaga 1*, promemorians lagförslag som *bilaga 2* och en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 3*.

### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 22 april 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

Regeringen har i propositionen huvudsakligen följt Lagrådets förslag vilket innebär att vissa ändringar av redaktionell karaktär görs. Bestämmelserna om kraven på den som utövar uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten sammanförs i 4 kap. 6 §. Motsvarande bestämmelser för handledare vid privat övningskörning samlas i 4 kap. 7 §. Bestämmelserna i 4 kap. 7 § andra stycket om när ett godkännande som handledare upphör att gälla förs till en särskild paragraf, 4 kap. 8 §. Vidare flyttas de bestämmelser som rör den obligatoriska introduktionsutbildningen för handledare vid privat övningskörning från 10 kap. 1 a och 1 b §§ till 4 kap. 9–11 §§. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 9.2.2.

Regeringen beslutade den 14 juni 2001 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att överväga behovet av att ändra det svenska regelverket för att i större omfattning än i dag förmå utländska förare – och i förekommande fall utländska fordonsägare – att betala böter och avgifter som har ålagts för förseelser mot trafiklagstiftningen.

Utredningen skulle särskilt överväga om det är lämpligt att införa ett krav på tvingande förskottsbetalning av böter och avgifter för den som inte har hemvist i Sverige samt att göra det möjligt att kvarhålla fordon i detta syfte. Härvid skulle bl.a. analyseras om sådana åtgärder är förenliga med Europeiska konventionen av den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) samt tilläggsprotokollen till konventionen. Vidare skulle övervägas om eventuellt förändrade regler kan riktas endast mot den kommersiella trafiken eller om all vägtrafik bör omfattas.

Utredningen antog namnet Utredningen om effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott m.m. (N 2001:06). I augusti 2002 överlämnade utredningen betänkandet Verkställighet av vissa trafikböter/trafikavgifter för utländska trafikanter (SOU 2002:72). Utredningen fann att behov förelåg av tvångsåtgärder för en effektivare verkställighet av överlastavgifter. Det befanns emellertid inte vare sig möjligt eller behövligt att föreslå sådana verkställighetsåtgärder i fråga om trafikböter eller felparkeringsavgifter. Betänkandet innehåller förslag till ändringar i lagen (1972:435) om överlastavgift och lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter.

Betänkandet har remissbehandlats. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2002/8310/TP). Till denna lagrådsremiss fogas en sammanfattning av betänkandet som *bilaga 6*, utredningens lagförslag som *bilaga 7* samt en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 8*.

### Lagrådet

Regeringen beslutade den 1 april 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 9*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 10*.

Regeringen har i propositionen huvudsakligen följt Lagrådets förslag, vilket bl.a. innebär att det föreslås att polismans beslut om förskott för överlastavgift och om att ett fordon inte får fortsätta färden skall underställas länsstyrelsens prövning. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 10.2.2–4, 10.2.7 och 10.2.9.

I förhållande till förslagen i lagrådsremissen har dessutom vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

## Fordonseskort

Vid färd på vägar som inte är enskilda får fordon och fordonskombinationer inte överskrida vissa värden i fråga om längd, bredd och vikt. Från dessa bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276) kan

dispens medges i enskilda fall, antingen av den statliga väghållningsmyndigheten (Vägverkets region) eller av berörd kommun beroende på dispensens geografiska omfattning. Sådana dispenser är mycket vanliga. I vissa fall är transporten så skrymmande eller tung att dispensen förenas med villkor att den skall ske med poliseskort. Villkoret avser att säkerställa att rättsligt bindande anvisningar för trafiken kan lämnas i samband med transporten.

Behovet av poliseskort har ökat och polismyndigheterna har svårt att möta detta. Mot den bakgrunden har Vägverket i en rapport till regeringen den 8 oktober 2002 lämnat förslag till en lag om eskorttjänst vid lång, bred eller tung transport på väg. Förslaget innebär att enskilda, efter prövning av vandel, lämplighet och kvalifikationer i övrigt, skall kunna förordnas att i samband med långa, breda och tunga transporter på väg ge anvisningar för trafiken på motsvarande sätt som en polisman gör i dag. Detta skall gälla även parkeringsvakter – som i dag kan förordnas att meddela anvisningar för trafiken – med följd att lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m., föreslås kompletteras med en bestämmelse som hänvisar till den föreslagna lagen om eskorttjänst. Vägverkets lagförslag finns i *bilaga 11*.

Vägverkets förslag har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 12*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2002/9590/TP.

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 22 april 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 13*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 14*.

Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag. I förhållande till förslagen i lagrådsremissen har dessutom vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

## 4 Trafiksäkerhetsarbetet sedan beslutet om nollvisionen

### 4.1 Utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet

#### 4.1.1 Vägtrafiken i transportsystemet

För att bevara och utveckla transportinfrastrukturen i Sverige föreslås i propositionen Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar (prop. 2003/04:95) en planeringsram för perioden 2004–2015 på 381,5 miljarder kronor. Målet är att skapa ett väl fungerande transportsystem som skall bidra till en hållbar samhällsutveckling omfattande ekonomiska, ekologiska, sociala och kulturella aspekter.

Väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och persontransporter är en förutsättning för Sveriges internationella konkurrenskraft, och bidrar därmed till ökad tillväxt och ger resurser till den gemensamma välfärden. Ett väl fungerande transportsystem underlättar också människors vardag och ger dem ökade möjligheter att välja boende, arbete och fritid. Väl fungerande transporter och infrastruktur vidgar dessutom människors arbetsmarknad och är en förutsättning för regional utveckling och livskraft. Ett långsiktigt ekologiskt hållbart Sverige är inte möjligt att uppnå utan en ekologiskt hållbar transportpolitik. Ur folkhälsosynpunkt är arbetet mot ett säkert transportsystem mycket viktigt då skador till följd av trafikolyckor utgör ett av de stora folkhälsoproblemen.

Vägtrafiken har en dominerande roll i transportsystemet. Majoriteten av alla person- och godstransporter går i dag på väg. Trafikarbetet med personbil var 59 miljarder fordonskilometer under år 2003. Trafikarbetet med buss uppgick till 1 miljard fordonskilometer och med lastbil till 13,5 fordonskilometer (varav 5,7 med tunga lastbilar) under år 2003. Under perioden 1998–2003 ökade trafikarbetet på landets vägar med närmare 11 procent. Personbilstrafiken ökade med drygt 10 procent och trafiken med tunga fordon med drygt 20 procent. Denna starka tillväxt av vägtrafiken väntas fortsätta. Prognoser för perioden 1997–2010 pekar på en tillväxt för personbilstrafiken med knappt 30 procent och för trafiken med tunga fordon med 37 procent. En av de stora utmaningarna som samhället har framför sig är att på sikt skapa ett utvecklat och utbyggt transportsystem som är långsiktigt hållbart och som möjliggör en säker framkomlighet där ingen skall behöva dödas eller skadas allvarligt.

#### **4.1.2 Tidigare trafiksäkerhetsbeslut**

I propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137) och i Trafikutskottets betänkande med samma namn (bet. 1997/98:TU4) behandlades en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Med anledning av propositionen och betänkandet beslutade riksdagen att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen), samt att vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta (rskr. 1997/98:11).

I den nämnda propositionen konstaterar regeringen att såväl risken att omkomma som antalet omkomna till följd av olyckor generellt är väsentligt högre inom vägtransportsystemet än inom andra trafikslag. En viktig förklaring till detta är den stora skillnaden i säkerhetsfilosofi som finns mellan de olika transportslagen. Inom flygtrafiken och järnvägstrafiken har utgångspunkten sedan länge varit att olyckor som medför dödsfall och allvarliga skador inte kan accepteras. Arbetet har mot den bakgrunden fokuserats på att förbättra och vidmakthålla systemets säkerhet. Den nya vägtrafiksäkerhetspolitiken styrs av en tydlig ambition att närma synsättet på trafiksäkerhet inom vägtrafiken till det synsätt som redan finns inom de andra transportslagen.

I samband med att nollvisionen lanserades började även begreppet systemutformare användas. Med systemutformare avses offentliga och

privata organ som ansvarar för utformning och drift av vägtransport-systemet såsom exempelvis vägar, fordon och transporttjänster. Även de som ansvarar för olika stödsystem för en säker trafik som utbildning, övervakning etc. är systemutformare. I fortsättningen kommer begreppet att användas med den nu angivna innebörden.

Vägtrafiksäkerhetspolitiken utgår från att olyckor där människor dödas eller allvarligt skadas inte kan accepteras och från följande principer för ansvarsfördelning:

1. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning. De har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.
2. Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för användningen av vägtransportsystemet.
3. Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Det råder således ett delat ansvar mellan trafikanter och systemutformare där systemutformarna har ett väsentligt ansvar för att förebygga och förhindra att ohälsa uppstår i vägtrafiken.

Med anledning av propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56) beslutade riksdagen om det övergripande transportpolitiska målet och därtill hörande delmål (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266 och 267). Beslutet om delmålet en säker trafik innebar att nollvisionen skall gälla för samtliga trafikslag. Nollvisionen är ett långsiktigt mål och till skillnad från de andra transportslagen, som till stora delar har nått nollvisionen, innebär säkerhetsarbetet inom vägtransportsektorn lika mycket att skapa säkerhet som att behålla den säkerhet som uppnåtts. Därför finns det också anledning att diskutera takten i det framtida säkerhetsarbetet på vägtrafikområdet. I prop. 1997/98:56 bedömde regeringen, utifrån remissversionen av den nationella planen för vägtransportsystemet åren 1998–2007, att det borde vara möjligt att fortlöpande minska antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor på vägtrafikområdet för alla trafikantkategorier. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor borde enligt regeringen ha minskat med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå. Riksdagen anslöt sig till den bedömningen (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Detta etappmål bekräftades i propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) och i Trafikutskottets betänkande med anledning av propositionen (bet. 2001/02:TU2).

Regeringen presenterade år 1999 ett 11-punktsprogram för en ökad trafiksäkerhet. Programmets viktigaste delar innehåller en satsning på trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägnätet, en effektiv och öppen övervakning av gällande trafikregler samt en utredning av frågan om bildandet av en vägtrafikinspektion. I övrigt innehåller programmet stöd till åtgärder i det kommunala vägnätet, insatser för ökad cykelhjälmsanvändning, initiativ till att sprida kvalitetssäkring av transporter, initiativ till bättre utnyttjande av modern teknik, författningsreglerat krav

på användning av vinterdäck samt utredningar om samhällets hantering av trafikbrott, frivilligorganisationernas roll och alternativa finansieringsformer för nya vägar.

Inom EU har trafiksäkerhet kommit att bli en alltmer central fråga. Under år 2003 presenterade EG-kommissionen det tredje europeiska trafiksäkerhetsprogrammet. Programmet sätter för första gången ett kvantitativt trafiksäkerhetsmål för unionen. Målet för vägtrafikens del innebär att dödsfallen och de svåra personskadorna skall reduceras med 50 procent till år 2010 jämfört med 2002 års nivå. Transportministrarna i EU:s medlemsstater har tillsammans med transportministrarna i de nya medlemsstaterna bekräftat halveringsmålet i den så kallade Verona-deklarationen.

#### 4.1.3 Hälsoproblem till följd av vägtrafikolyckor

Sverige intar en särställning bland världens länder vad gäller vägtrafiksäkerhet. Det långvariga arbetet med trafiksäkerhet, som har involverat såväl dem som utformar vägtransportsystemet som dem som använder systemet, har lett till att antalet dödsfall i trafiken relaterat till befolkningens storlek är bland de lägsta i världen. Trots detta är de omfattande hälsoproblem som olyckor i vägtrafiken leder till oacceptabla.

Under de senaste 10 åren har 500–600 personer dödats och 60 000–80 000 personer skadats varje år till följd av vägtrafikolyckor. Därutöver tillkommer nästan 2 500 skadefall per år där gående fallit i väg- eller gatumiljö utan inblandning av något fordon. Mellan 4 och 5 procent av varje årskull av den svenska befolkningen avlider eller invalidiseras till följd av trafikolyckor. Antalet personer som läggs in på sjukhus efter vägtrafikolyckor uppgår till ca 13 000 per år. Ungefär 200 000 personer uppger att de har besvär av skador de ådragit sig i vägtrafiken. Antalet dödade i olyckor inom vägtrafiken utgör ungefär en femtedel av det totala antalet dödade i olyckor.

Samhällets kostnader för de vägtrafikolyckor som inträffar i Sverige är betydande och motsvarar ca 1 procent av BNP. De största kostnadsposterna är skador på egendom och produktionsbortfall till följd av sjukskrivning, förtidspensionering och för tidig död. Andra betydande kostnader är sjukvårdskostnader och kostnader för försäkringsbolag och polis.

Som tidigare konstaterats är risken för att bli dödad eller svårt skadad i vägtrafiken väsentligt högre än inom övriga transportslag. Vägtrafikolyckorna svarar för ca 90 procent av det totala antalet personer som dödas vid olyckor inom transportsektorn. En av förklaringarna till detta är att det finns betydligt fler aktörer inom vägtrafiken än inom de övriga transportslagen. Vidare är vägtrafiken till största delen ett system med individuella transporter medan de övriga transportslagen till största delen innefattar kollektiva färdmedel med professionella aktörer och tekniskt avancerade transportsystem. I de kollektiva färdmedlen har stödjande teknik därför kunnat användas på ett mycket mer systematiskt sätt för att öka systemens säkerhetsnivå. En ökad andel person- och godstransporter

som sker med kollektiva färdmedel innebär därför en minskad risk att bli dödad eller svårt skadad i vägtrafiken.

Inom arbetsmiljöområdet har det sedan lång tid tillbaka pågått ett systematiskt arbete med att minska antalet skadade och dödade i arbetsolyckor. Detta arbete har varit framgångsrikt och antalet dödsfall i arbetsolyckor har minskat kraftigt sedan slutet av 1950-talet, då årligen ca 430 personer dog i arbetsrelaterade dödsolyckor. Enligt preliminära siffror inträffade 56 arbetsrelaterade dödsfall under år 2001 och ca 50 människor dog i arbetsolyckor år 2002. Olyckor med fordon under arbetstid är den vanligaste orsaken till dödsfall i arbetslivet. Drygt hälften av dödsfallen i fordonsolyckor har skett i vägtrafiken.

#### **4.1.4 Resande och trafiksäkerhet ur ett könsperspektiv**

Män och kvinnor gör ungefär lika många resor. Män har samtidigt 10–20 procent längre restid och reser ca 40 procent längre sträcka varje dag. Att männen kommer längre på sin restid beror på att männen kör bil i högre utsträckning än kvinnorna samt att de gör fler och längre tjänsteresor. Kvinnor både går och reser kollektivt i större utsträckning än män. Skillnader i resmönster kan förklaras av skillnader i roller inom hushållen, avstånd till arbetet, inkomst, yrke, tillgång till bil m.m.

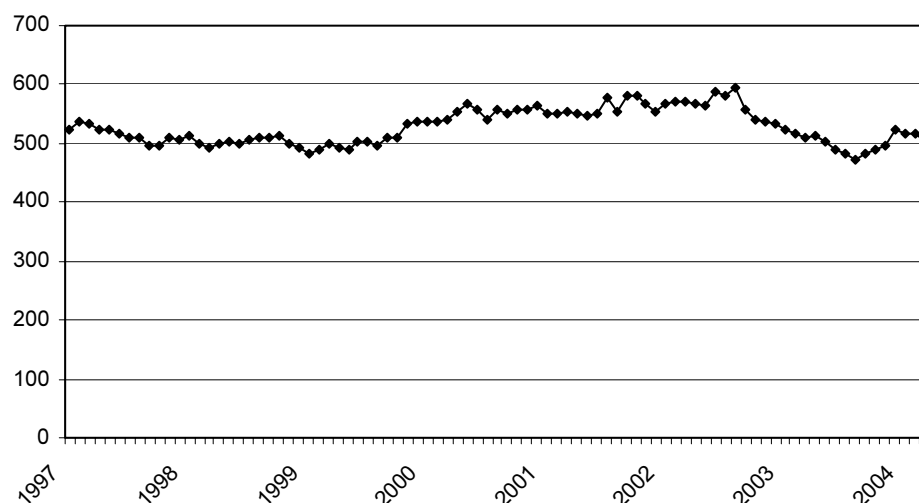
Av dem som omkom i vägtrafiken år 2003 var ca 75 procent män. Procentandelen skiljer sig dock åt för olika trafikantslag. Bland bilförare var andelen män som omkom ca 85 procent, bland passagerare ca 50 procent, bland motorcyklister och mopedister mer än 90 procent, bland cyklister ca 70 procent och bland gående ca 60 procent. Av dem som av polisen rapporterades som svårt skadade till en följd av vägtrafikolyckor utgör männen ca 65 procent. Även med hänsyn till färdsträcka löper männen dubbelt så stor risk som kvinnorna att dödas i vägtrafiken. Bland personbilsförarna är risken att dödas 2,2 gånger större för män än för kvinnor. Även dödsrisken för cyklister och fotgängare är något större för män än för kvinnor.

Män ertappas oftare än kvinnor med att bryta mot gällande trafikregler. Av dem som misstänktes för rattfylleri år 2002 var ungefär 90 procent män. Männens andel av dem som misstänktes för hastighetsöverträdelse respektive bilbältesbrott var samma år drygt 80 procent.

Studier av värderingar och attityder visar också skillnader mellan män och kvinnor. Studierna visar bl.a. att kvinnor jämfört med män tenderar att värdera trafiksäkerhetsfrågor högre. Kvinnor är också beredda att i högre utsträckning än män ta till sig ny teknik och nya åtgärder för att åstadkomma en säkrare vägtrafik.

#### **4.1.5 Utvecklingen av trafiksäkerheten**

Under perioden 1998–2003 ökade trafikarbetet på landets vägar med närmare 11 procent. Ändå är antalet personer som dödas i vägtrafiken ungefär detsamma år 2003 som det var år 1997 när riksdagen fattade beslutet om nollvisionen. Utvecklingstrenden har varit tämligen gynnsam sedan andra halvåret 2002, se diagrammet nedan.



**Diagram.** Antalet dödade åren januari 1997 till februari 2004. Rullande 12-månadersvärden. Värden fr. o. m år 2003 är skattade. Källa: Vägverket.

Det finns en rad faktorer som har bidragit till att det totala antalet dödade i dag ligger kvar på en nästan oförändrad nivå jämfört med år 1996. Den viktigaste orsaken är ökningen av trafikarbetet, vilken är starkt kopplad till den ekonomiska konjunkturen i samhället. En annan orsak är att de faktiska hastigheterna på vägarna har ökat. Det finns också anledning att befara att nykterheten i trafiken har blivit sämre. Trafikökningen har dock inte medfört en motsvarande ökning av antalet dödade i vägtrafikolyckor, vilket kan antas bero på de insatser som gjorts för en ökad trafiksäkerhet. De vägbyggnadsåtgärder som har vidtagits, såsom mitträcken, sidoområdesåtgärder och cirkulationsplatser, har haft stor betydelse. En ökad användning av bilbälten, en ökad förekomst av krockkuddar i bilarna liksom införandet av ett krav på användning av vinterdäck är andra faktorer som har påverkat trafiksäkerheten i positiv riktning.

Antalet dödade personer som är äldre än 65 år har minskat, medan antalet dödade i övriga åldersgrupper har ökat. Ökningen av antalet dödade har skett på det statliga vägnätet och då främst på de regionala vägarna. På europavägarna och övriga riksvägar har dock antalet omkomna minskat.

Även kommunerna har vidtagit omfattande åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Antalet dödade i trafikolyckor på det kommunala vägnätet beräknas ha minskat med ca 20 procent under perioden 1997–2003. De faktorer som främst har bidragit till minskningen är att hastigheterna har dämpats genom bl.a. införande av en högsta tillåten hastighet av 30 kilometer i timmen på delar av vägnätet, anläggandet av cirkulationsplatser och cykelbanor/cykelfält samt andra fysiska åtgärder.

Utvecklingen av antalet svårt skadade har, enligt polisens bedömning, under perioden 1980–2003 visat en nedåtgående trend med undantag för år 2002 då en kraftig ökning skedde. Ökningen det året beror sannolikt på att polisen i några län ändrade praxis för vilka skador som skulle betraktas som svåra. Eftersom polisen inte får vetskap om alla olyckor som medför personskador är det emellertid svårt att bedöma den verkliga utvecklingen av svårt skadade. Enligt tillgänglig statistik har dock antalet



svårt skadade cyklister och gående minskat, medan en ökning har skett bland mopedister och motorcyklister. Detta kan främst förklaras av att trafikarbetet har ökat för de båda sist nämnda fordonsslagen.

De till försäkringsbolagen anmälda personskadorna i vägtrafiken har ökat från knappt 44 000 stycken år 2000 till över 53 000 stycken år 2003. Av dessa skador fördes ungefär 3 500 svårare skador till Trafikskadenämnden för en obligatorisk bedömning. År 2003 fanns vid denna bedömning över 2 200 personskador med en invaliditetsgrad överstigande 10 procent. Över hälften av de skador som bedöms för invaliditetsersättning utgörs av whiplashskador.

År 1996 gav regeringen Vägverket i uppdrag att införa ett nationellt informationssystem om trafikolyckor – STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). I uppdraget ingår att klarlägga hur polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas samt hur samordning skall ske med andra statistik- och informationssystem. Vidare ingår det i uppdraget att bedöma hur hänsyn skall tas till sekretess- och integritetsaspekter, hur olika användargrupper skall få tillgång till den information som de är i behov av samt hur fallolyckor bland gående skall inkluderas i systemet. Arbetet sker i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen, Statens institut för kommunikationsanalys, Statistiska centralbyrån, Landstingsförbundet och Svenska kommunförbundet. Syftet är att registret skall vara ett stöd för trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå, ge ett underlag som gör det lättare att från trafiksäkerhetssynpunkt vidta rätt åtgärder samt minimera dubbelarbete och kostnader inom offentlig förvaltning. STRADA introducerades delvis år 2003. Samtliga landsting rapporterar dock ännu inte till STRADA och det är nu nödvändigt att lösa de kvarstående samordningsproblemen så att statistiken i systemet blir fullständig.

## 4.2 Nollvisionens genomslag i trafiksäkerhetsarbetet

### 4.2.1 Systemutformarna har involverats i arbetet

Nollvisionen har, som tidigare nämnts, inneburit att systemutformarna fått ett större ansvar för arbetet med att skapa ett säkert vägtransport-system. Enligt tidigare synsätt har så gott som hela ansvaret legat på den enskilde trafikanten. Det delade ansvaret mellan trafikanterna och systemutformarna är därför en viktig del i det nya synsätt som nollvisionen innebär.

En systemutformares verksamhet syftar oftast till att flera olika intressen och krav skall tillgodoses. Inledningsvis fanns det därför en viss tveksamhet till hur realistisk nollvisionen var bland en del av systemutformarna. Många av dessa betonade de målkonflikter som eventuellt kunde finnas. Successivt har dock fler och fler accepterat nollvisionen som ett sätt att åstadkomma ett säkert transportsystem och som ett led i arbetet med att åstadkomma en god transportkvalitet. De

statliga väghållningsmyndigheterna, kommunerna, transportnäringen och fordonsindustrin har alla påverkats av nollvisionen i sitt arbete.

En ny granskande instans har skapats inom vägtransportsektorn genom att Vägtrafikinspektionen inrättades fr.o.m. den 1 januari 2003 som en fristående enhet inom Vägverket. Inspektionen har enligt 20 § förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket till uppgift att med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera sådana förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion. Inspektionen skall vidare enligt samma bestämmelse genom dialog med de nämnda aktörerna verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som kan leda till att någon avlider eller blir allvarligt skadad.

#### 4.2.2 Nya kvalitetssäkringssystem

Nollvisionen har skapat ett behov av att utveckla nya kvalitetssäkringssystem. Vägverket genomför sedan år 1997 djupstudier av alla dödsolyckor. Syftet med djupstudierna är att få en bättre förståelse för och kunskap om orsaken till dödsfallen, och om möjligt utröna vad som skulle ha kunnat förhindra dem. Eftersom det ofta finns mer än en orsak till en dödlig vägtrafikolycka, studeras också den kedja av händelser som ledde fram till dödsfallet. Som exempel kan nämnas att dödsfall i trafiken kan orsakas av en kombination av vägens utformning, fordonets hastighet, skyddsutrustningen i fordonet, räddningsinsatsen och vården efter olyckan.

Djupstudierna har varit viktiga för att kvalitetssäkra Vägverkets arbete med trafiksäkerhet och har dessutom gett ett viktigt underlag för den del av Vägverkets sektorsarbete som syftar till att påverka aktörer som till t.ex. kommuner, organisationer, myndigheter och företag att förbättra trafiksäkerheten.

Genom en ändring i förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket (SFS 2002:804), som trädde i kraft den 1 januari 2003, anges det numera i 4 § uttryckligen att Vägverket ansvarar för samordning och genomförande av djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon avlidit. Som en följd av denna ändring har Vägverket tagit initiativ till att träffa berörda systemutformare på lokal nivå för att gemensamt diskutera och undersöka om det allvarliga utfallet av en olycka hade kunnat undvikas. Efter djupstudien avger de inblandade systemutformarna en avsiktsförklaring om vilka åtgärder som de kommer att vidta med anledning av olyckan. Detta arbetssätt, det så kallade OLA-arbetet (Objektiva fynd/fakta, Lösningar och Avsikter), har fått ett mycket positivt bemötande av systemutformarna.

Det sker även OLA-arbete på nationell nivå i så kallade temastudier. Även detta arbete är viktigt för att kvalitetssäkra de olika systemutformarnas verksamhet från säkerhetssynpunkt. Några centrala temastudier som har genomförts är Moped-OLA, Buss-OLA och Tung-OLA (lastbilstrafik).

Nollvisionen har skapat ett behov av att utveckla nya lösningar för att öka trafiksäkerheten och därmed en efterfrågan på en omfattande utvecklings- och försöksverksamhet. Nya åtgärder och metoder för utformningen av vägar har utvecklats och genomförts. Mot bakgrund av bl.a. satsningen på trafiksäkerhet har utformningsråd för statliga och kommunala vägar successivt reviderats sedan år 1997.

De nya metoderna för utformningen av vägar har bidragit till att risken för att dödas minskat trots en trafikökning de senaste åren. Insatserna har dock hittills varit för små för att få ett tydligt genomslag i trafikskadestatistiken. Där åtgärder har genomförts har det dock fått tydliga säkerhetseffekter. Byggandet av mötesseparerad väg är ett exempel på detta.

### 4.2.4 Förändrade arbetssätt

Nollvisionen har också påverkat arbetet med att åstadkomma en säker användning av vägtransportsystemet. Exempelvis har Rikspolisstyrelsen på regeringens uppdrag utarbetat en nationell strategi för polisens trafikövervakning, där nollvisionens fokus på allvarliga skador varit avgörande för prioriteringen. Övervakningen koncentreras därför nu mot sådana regelöverträdelser i trafiken som erfarenhetsmässigt bidrar till svåra trafikskador, nämligen hastighetsöverträdelser, trafikonykterhet och underlåtenhet att använda bilbälte.

I augusti 2002 tog regeringen initiativ till en nationell samling för ökad trafiksäkerhet. Syftet bakom samlingen är att bättre samordna de olika aktörernas insatser för att åstadkomma en säkrare användning av vägtransportsystemet. Den nationella samlingen för trafiksäkerhet fokuserar på områdena hastighet, skyddsutrustning, alkohol i trafiken samt på barn och ungdomar i trafiken. Parallellt med arbetet med rent beteendepåverkande åtgärder har arbetet med att utveckla tekniska lösningar som stöd för ett trafiksäkert beteende utvecklats. Inom ramen för den nationella samlingen för ökad trafiksäkerhet har flera aktörer gjort långtgående utfästelser som syftar till att öka trafiksäkerheten. Till exempel har viktiga aktörer inom åkerinäringen på en övergripande nivå gjort åtaganden om att systematiskt arbeta med trafiksäkerhet. Med förebild i den nationella samlingen för trafiksäkerhet genomförs för närvarande även regionala och lokala samlingar för ökad trafiksäkerhet.

Nollvisionen har även inneburit förändringar av frivilligorganisationernas verksamhet. Tidigare har organisationernas arbete varit inriktat på att information och opinionsbildning huvudsakligen skall få trafikanterna att följa trafikreglerna och ta ett eget ansvar för sin säkerhet. Arbetet har nu ändrats till att också innefatta en granskning av olika systemutformares ansvarstagande och faktiska trafiksäkerhetsarbete. Det arbete som exempelvis Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) gör för att informera och förändra attityder till riskbeteenden i trafiken har dock alltjämt stor betydelse.

Nollvisionen utgår från det viktiga förhållandet att det finns en genuin efterfrågan på trafiksäkerhet hos individer, företag och organisationer. Alla dessa aktörer har dock inte i alla situationer kunskap om och insikt i vad som är det bästa från trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns flera exempel på hur staten och andra aktörer agerar för att öka denna kunskap om trafiksäkra produkter och tjänster. Mätning av trafiksäkerhets-egenskaper och allmän information om dessa är bärande delar i detta arbete. Konsumentprogram som det europeiska utvärderingsprogrammet för krocksäkerheten hos personbilar, Euro NCAP, utgör viktiga bidrag till att öka framtagande och tillhandahållande av sådan information. Denna öppenhet mot konsumenterna skapar goda förutsättningar för en fungerande marknad för säkerhetsprodukter och tjänster.

### 4.3 Tillståndsförändringar sedan nollvisionsbeslutet

#### 4.3.1 Infrastruktur och hastigheter

Sedan beslutet om nollvisionen har betydande infrastrukturinvesteringar gjorts för att öka vägarnas säkerhet. Den viktigaste insatsen utom tätbebyggt område under de senaste fem åren är byggandet av mötesseparerade vägar. Detta har visat sig eliminera flertalet dödsolyckor på de aktuella vägsträckorna, samtidigt som antalet olyckor med svårt skadade har minskat kraftigt. Lösningen med trefältig mötesseparerad väg är unik för Sverige och mycket kostnadseffektiv. Över 1 000 kilometer väg har byggts om till mötesseparerad väg.

Många fyrvägs korsningar har det senaste decenniet byggts om till cirkulationsplatser. Detta ökar trafiksäkerheten eftersom hastigheterna i cirkulationsplatser vanligtvis är lägre och kollisionsvinklarna mer gynnsamma än i en traditionell korsning. Sedan år 1998 har ungefär 500 cirkulationsplatser byggts.

Vägars sidoområden har i viss utsträckning åtgärdats för att minska risken att krocka med fasta föremål vid en dikeskörning.

För att bättre anpassa hastigheten till vägens säkerhetsstandard har under perioden 1998–2002 den högsta tillåtna hastigheten sänkts från 110 kilometer i timmen till 90 kilometer i timmen på 982 kilometer statlig väg. Dessutom har den högsta tillåtna hastigheten sänkts från 90 kilometer i timmen till 70 kilometer i timmen på 1 882 kilometer statlig väg.

Många kommuner har genomfört omfattande förändringar av trafikmiljön och också sänkt den högsta tillåtna hastigheten till 30 kilometer i timmen på delar av gatunätet. Andelen av det kommunala vägnätet med en högsta tillåtna hastighet av 30 kilometer i timmen, liksom den totala längden av gång- och cykelvägar, har ökat. Dessutom har det totala antalet säkra gångpassager ökat på det kommunala vägnätet.

De bilar som tillverkas i dag är betydligt säkrare än de som tillverkades för tio år sedan. Ett exempel på utrustning som har ökat säkerheten är krockkuddar i personbilar. Dessa blev allt vanligare under 1990-talet. År 1995 uppskattades det att 15 procent av det totala trafikarbetet med personbil skedde med bilar som var utrustade med krockkudde. År 2002 hade andelen ökat till 67 procent. Denna utveckling har skett helt utan några legala utrustningskrav.

Det är positivt att fler och fler biltillverkare har infört bältespåminnare som standard i bilarna. Det är svenska aktörer som på senare tid tagit initiativ till införande av bältespåminnare i fordonen. Studier visar att underlåtenheten att använda bilbälte nästan alltid beror på stress, glömska eller oförsiktighet. I och med att det europeiska krockutvärderingsprogrammet Euro NCAP har infört extra poäng för bilar som utrustats med bältespåminnare är det rimligt att anta att andelen nya bilar med bältespåminnare kommer att öka snabbt under de närmaste åren.

Under år 1999 inleddes på Vägverkets initiativ ett försök där alkolås installerades i 100 fordon hos vardera ett bussbolag, ett taxiföretag och en åkericentral. Dessutom inleddes i olika delar av landet andra mindre försök med alkolås. Försöken har under årens lopp utvidgats, och år 2002 hade 1 600 fordon som används i yrkesmässig trafik utrustats med alkolås.

År 1999 inleddes dessutom ett försök i tre län med villkorlig körkortsåterkallelse, se lagen (1998:489) om villkorlig körkortsåterkallelse och förordningen (1998:1822) om ikraftträdande av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, m.m. Försöksverksamheten innebär att den som annars skulle fått sitt körkort återkallat på grund av rattonykterhetsbrott får behålla sitt körkort under förutsättning att han eller hon under två års tid bl.a. använder alkolås i sin bil. Den 1 oktober 2003 utvidgades försöket till hela landet och även till att omfatta samtliga körkortsbehörigheter utom behörigheten för motorcykel.

Under perioden 1999–2001 genomförde Vägverket storskaliga försök med intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) i tätort. Totalt utrustades 5 000 fordon med system som stödjer och informerar föraren i syfte att hjälpa denne att hålla hastighetsgränserna. De system som ingick i försöken var dels varnande eller informerande system med ljud- och ljussignal, dels stödjande system med aktiv gaspedal. Både privatbilister och yrkesförare deltog i försöken.

### 4.3.3 Trafikanternas beteende

Med undantag för vuxna passagerare i baksätet, har bilbältesanvändningen i personbilar legat på en hög och jämn nivå sedan år 1998. I framsätet använder över 90 procent bilbälte, medan omkring 90 procent av alla barn och 75 procent av de vuxna använder bilbälte i baksätet. Yrkestrafikanterna använder bilbälte i mindre utsträckning än privatbilisterna. I november 2002 höjdes ordningsboten för underlåtenhet att använda bilbälte från 300 till 600 kronor, se SFS 2002:729. Mätningar

visar att den totala bilbältesanvändningen inom tätbebyggt område därefter har ökat från 79 till 84 procent.

En stor del av det totala trafikarbetet sker vid hastigheter som överstiger gällande hastighetsbegränsning. Under åren 1999–2002 har det pågått ett försök med automatisk hastighetsövervakning. Inom ramen för försöket har automatiska hastighetsövervakningskameror satts upp på 16 vägsträckor med en sammanlagd längd av 270 kilometer. När försöket utvärderades år 2002 konstaterades en minskning av antalet personskadeolyckor. Störst var minskningen vad gäller dödsolyckor. Det råder stor samstämmighet mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen om att automatisk trafiksäkerhetskontroll med kamera (ATK) är samhälls-ekonomiskt effektivt. Försöken har förlängts och byggts ut. Vid utgången av år 2003 övervakades hastigheten med kameror i totalt 286 kameraskåp på 40 vägnitt med en sammanlagd väglängd om 609 kilometer.

Vägverket bedömer att mindre än en procent av trafikarbetet utförs av berusade förare. Samtidigt har en uppföljning av trafikolyckor visat att denna minoritet av förare är inblandade i en stor andel av dödsolyckorna. Hela 28 procent av de personbilsförare som omkom i trafiken år 2002 var alkoholpåverkade. Det finns anledning att befara att det under senare år har skett en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten. Av dem som misstänks för rattfylleri är ungefär 90 procent män och 10 procent kvinnor.

År 1999 infördes en nollgräns för narkotikaklassade substanser i blodet vid framförande av motordrivna fordon. Polisen gavs också bättre möjligheter än tidigare att upptäcka dem som kör med droger i kroppen. Året innan nollgränsen infördes uppgick antalet misstänkta drog-påverkade förare till ca 700 stycken. Motsvarande siffra för år 2002 var 5 072.

Den 1 oktober 1999 trädde trafikförordningen (1998:1276) i kraft. Förordningen ersatte den delvis föråldrade vägtrafikkungörelsen (1972:603). Genom trafikförordningen infördes regler som syftar till att öka hänsynstagandet till särskilt utsatta trafikantgrupper och för att öka trafiksäkerheten. Bland de säkerhetshöjande regler som infördes kan nämnas att kravet på användning av bilbälte utökades till att avse även taxiförare och dem som färdas i tunga fordon som är utrustade med bälten, att möjligheten att få undantag från kravet på att använda skyddshjälm vid färd på motorcykel och moped minskades samt att ett krav på att bl.a. personbilar under vissa förutsättningar skall vara utrustade med vinterdäck infördes. Bland de regler som syftar till att öka hänsynen mot utsatta trafikantgrupper kan nämnas skyldigheten för förare att iaktta väjningsplikt mot gående vid obebakade övergångsställen.

Andelen cyklister som använder cykelhjälm har pendlat mellan 15 och 18 procent under perioden 1998–2002. Användningen av cykelhjälm är störst bland barn under tio år, där ungefär 40 procent av cyklisterna använde hjälm år 2003. Vuxnas användning av hjälm ligger på knappt 15 procent. Det finns dock stora lokala variationer och i större orter är användningen bland vuxna över 20 procent. Det finns en tendens till en allt lägre cykelhjälmsanvändning bland de yngre barnen. Många barn slutar också att använda cykelhjälm i samband med tonårstiden. Barn behöver de vuxnas stöd för att kunna bedöma riskerna med att cykla utan

hjälm samtidigt som de har känsligare skalle än de vuxna. Införandet av ett cykelhjälmsobligatorium betonar betydelsen av att barn använder hjälm. Acceptansen för att använda cykelhjälm är dessutom högre hos barn än hos vuxna om man utgår från den faktiska användningen. Mot den bakgrunden införde regeringen den 6 maj 2004 en bestämmelse i trafikförordningen som innebär att barn upp till och med 14 års ålder från och med den 1 januari 2005 skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel (SFS 2004:296). Arbetet för att öka den faktiska användningen av cykelhjälm hos personer äldre än 14 år bör intensifieras.

## 5 Mål för det framtida trafiksäkerhetsarbetet

### 5.1 Långsiktig inriktning av trafiksäkerhetsarbetet

**Regeringens förslag:** Den långsiktiga inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet enligt beslutet om nollvisionen skall ligga fast.

**Skälen för regeringens förslag:** Sedan riksdagen fattade beslutet om nollvisionen år 1997 har trafiksäkerhetsarbetet fått en ny inriktning. Regeringen bedömer att arbetet varit lyckosamt och att nollvisionen utgör en bra strategi för att öka trafiksäkerheten. Successivt sedan beslutet har fler och fler accepterat nollvisionen som ett sätt att åstadkomma ett säkert transportsystem. De statliga väghållningsmyndigheterna, kommunerna, transportnäringen och fordonsindustrin och andra systemutformare påverkas nu alla av nollvisionen i sitt arbete.

Arbetet med att förverkliga nollvisionen kan inte ses som en engångsinsats utan som en fortgående process. För att lyckas måste trafiksäkerhetsarbetet integreras i de processer som påverkar vägtransportsystemets utformning och funktion. Detta arbete har påbörjats och bör nu fördjupas och intensifieras. Många av de åtgärder som vidtagits sedan nollvisionsbeslutet är långsiktiga. Exempelvis har omfattande åtgärder vidtagits för att förbättra säkerheten i vägmiljöer och i fordon. Detta leder till att antalet personer som dödas och skadas allvarligt i trafikolyckor minskar.

Den nya inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet innebär bl.a. att systemutformarna tar ett större ansvar för en säker vägtrafik. Djupstudier av dödsolyckor och den så kallade OLA-processen, se ovan i avsnitt 4.2.2, är viktiga instrument för att samordna olika systemutformares arbete med att förbättra trafiksäkerheten.

Sammantaget anser regeringen att den långsiktiga inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet enligt beslutet om nollvisionen skall ligga fast.

### 5.2 Trafiksäkerhetsarbetets inriktning de närmaste åren

**Regeringens förslag:** Etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen till år 2007 skall ligga fast.

**Regeringens bedömning:** Arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör fortsätta och intensifieras. Trafikanterna bör förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning. En sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna är nödvändig för att etappmålet skall uppnås. Insatser för att påverka trafikanternas attityder och beteenden, utveckling av stödsystem, liksom en skärpning av övervakningen är nödvändiga för att motivera trafikanterna till bättre regelefterlevnad. En översyn kommer därtill att göras av vissa frågor som har anknytning till sanktionerna vid trafikbrottslighet.

**Vägverkets bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stödjer i huvudsak Vägverkets slutsatser. *Vägtrafikinspektionen* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser dock att tydligare strategier och åtgärder krävs för att nå etappmålet.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen innebär att högst 270 människor skall behöva dödas i vägtrafikolyckor år 2007. Mot bakgrund av de senaste tio årens trafik- och trafikskadeutveckling och den kunskap som i dag finns om effektiva trafiksäkerhetsåtgärder bedömer regeringen att det krävs mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet år 2007 skall uppnås. Regeringen konstaterar att etappmålet ligger fast och ser det som ett viktigt medel för att motivera och engagera aktörerna för att kunna nå det långsiktiga målet, nollvisionen.

Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransport-systemets utformning, skötsel och användning. De har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå. Arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen skall därför fortsätta och intensifieras. Regeringen bedömer att de genomförda och planerade åtgärderna på det statliga och kommunala vägnätet och den utveckling som sker när det gäller den generella fordons säkerheten kommer att ge ett väsentligt bidrag till att nå etappmålet år 2007.

Vägtrafikinspektionen följer systemutformarnas arbete. Regeringen överväger att i samband med en utvärdering av Vägtrafikinspektionens verksamhet se över inspektionens behov av ytterligare verktyg för att fullgöra sin roll.

Trafikanterna har också ett ansvar för att följa de regler som gäller för användningen av vägtransportsystemet. Tyvärr är trenden när det gäller regelefterlevnaden negativ. Antalet hastighetsöverträdelser har ökat och antalet trafiknykterhetsbrott befaras ha ökat. Däremot har bältesanvändningen dock ökat något vilket är positivt.

Helt avgörande för att nå etappmålet är att trafikanterna förmås följa gällande trafikregler avseende nykterhet, hastighetsgränser och användning av skyddsutrustning. En fullständig regelefterlevnad skulle grovt räknat innebära att etappmålet nås. Störst säkerhetspotential på kort sikt finns i att åstadkomma en sänkning av den verkliga hastigheten på



vägarna. En sänkning av hastigheten kan, förutom genom en successiv anpassning av den högsta tillåtna hastigheten till vägens säkerhetsstandard, åstadkommas genom att öka efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna.

På de statliga vägarna överskreds år 2003 hastighetsgränserna vid 59 procent av trafikarbetet jämfört med 53 procent år 1997. Motsvarande andel för vägar i tätort var 49 procent år 2003 respektive 50 procent år 1997. En koncentration på att få trafikanterna att följa gällande hastighetsgränser kommer att drabba dem som i dag inte följer hastighetsgränserna. Med anledning av detta bör det vara möjligt att få acceptans för en intensifierad övervakning.

En ökad användning av bilbälte har också stor potential att bidra till ökad trafiksäkerhet. Den genomsnittliga användningen av bälten och bilbarnstolar är 90–95 procent på landsvägar och 80–85 procent på tätortsvägar. Den stora förbättringspotentialen finns alltså på tätortsvägarna.

Ungefär en fjärdedel av alla dödsolyckor är alkohol- eller narkotikarelaterade. Utvecklingen inom alkoholområdet är oroande. Konsumtionen av alkohol har ökat kraftigt och fortsätter att öka. Det finns anledning att befara att det under senare år har skett en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten och att den fördömande inställning till bilkörning med alkohol eller andra droger i kroppen som tidigare fanns hos ungdomar håller på att luckras upp. Det är viktigt att insatser görs för att påverka attityderna till rattfylleri. Många av dem som kör påverkade av alkohol eller narkotika har alkoholrelaterade problem, är alkoholberoende eller missbrukar andra droger. Återfall i rattfylleri är vanligt hos dessa individer. Insatser för att förändra dessa personers alkohol- och narkotikabeteende har stor betydelse för trafiksäkerheten.

En översyn kommer att göras av vissa frågor som har anknytning till sanktionerna vid trafikbrottslighet. Bland annat kommer frågor om någon form av ägaransvar vid hastighetsöverträdelser, påföljder vid rattfylleribrott och ökade möjligheter att förverka fordon vid trafikbrottslighet att övervägas (se avsnitt 7.5).

### 5.3 Inriktning av Sveriges internationella trafiksäkerhetsarbete

**Regeringens bedömning:** Sverige bör med utgångspunkt i ett inhemskt offensivt trafiksäkerhetsarbete också driva för Sverige viktiga trafiksäkerhetsfrågor internationellt. Det finns ett stort internationellt intresse för nollvisionen som exportvara i form av strategisk kunskap och trafiktekniska produkter. Svenskt trafiksäkerhetsarbete bör därför vara en viktig näringspolitisk fråga. Verket för näringslivsutveckling (NUTEK) bör ges i uppdrag att utarbeta en strategi för hur satsningen på nollvisionen skall kunna främja svensk näringslivsutveckling.

**Skälen för regeringens bedömning:** Inom EU har vägtrafiksäkerhet kommit att bli en alltmer central fråga. Under år 2003 publicerade EG-kommissionen det tredje europeiska trafiksäkerhetsprogrammet ”Att rädda 20 000 liv på våra vägar – ett gemensamt ansvar”. I detta program sätts för första gången ett kvantifierat mål för unionens trafiksäkerhets-

politik vilket innebär en halvering av antalet dödsfall och svåra personskador i trafikolyckor till år 2010 jämfört med år 2002.

Medlemsländerna i EU har avsevärda trafiksäkerhetsproblem och dessa problem bör ägnas stor uppmärksamhet. I det nu utvidgade EU kan antalet döda i vägtrafiken befaras nå över 50 000. EU:s transportministrarna i de gamla mellanstaterna har tillsammans med transportministrarna i de nya medlemsländerna hösten 2003, i den så kallade Veronadeklarationen, konfirmerat att målet om en halvering av antalet dödade till år 2010 gäller hela den Europeiska unionen inklusive Norge och Schweiz. I det tredje europeiska trafiksäkerhetsprogrammet är en viktig ingrediens den s.k. European Charter. Genom att skriva under denna har ett stort antal aktörer anslutit sig till den gemensamma europeiska trafiksäkerhetspolitiken. De som skriver under chartern förbinder sig bl.a. att vidta åtgärder som faller inom sitt eget ansvarsområde. I mycket liknar denna charter den svenska nationella samlingsen för ökad trafiksäkerhet.

De europeiska transportministrarna har också inom arbetet i ECMT (European Conference for Ministers of Transport, de europeiska transportministrarnas samarbetsorganisation) år 2002 antagit ett mål om en halvering av antalet döda till år 2012. ECMT omfattar 43 länder, bl.a. i Östeuropa, Ryssland samt flera OSS-länder.

Mellan de nordiska länderna förutom EU:s medlemsländer pågår ett aktivt trafiksäkerhetssamarbete inom ramen för det Nordiska ministerrådet. Exempel på detta är prioritering av säkerhetskrav vid offentlig upphandling och projekt som syftar till att skapa en ökad efterfrågan av trafiksäkerhet från organisationer, myndigheter och företag.

Genom att ge andra länder tillgång till svenska trafiksäkerhetsmetoder och synsätt och även aktivt marknadsföra dessa får svenska företag, universitet och högskolor tillgång till en internationell marknad för ny teknik och produktutveckling. För att förbli framgångsrika måste svenska aktörer se till att deras trafiksäkerhetstjänster och produkter ständigt utvecklas. Det allra bästa från andra länder måste också introduceras i Sverige. Sverige bör även se till att i dialog med andra länder, inte minst med EU:s medlemsländer, undanröja hinder för en positiv utveckling av trafiksäkerhetsarbetet. Sverige bör vidare vara aktivt när trafiksäkerhetsstandarder utvecklas och undersöka hur vetenskapliga utvärderingar av nya tjänster och produkter kan underlättas.

I propositionen Gemensamt ansvar: Sveriges politik för global utveckling (prop. 2002/03:122), diskuteras hur Sverige kan stärka sitt globala engagemang i biståndsfrågor och fortsätta att vara drivande i dessa. Trafiksäkerhetsfrågorna bör ingå i det arbete som bedrivs av våra biståndsorganisationer. Vägverket, Sweroad och SIDA har den kompetens som erfordras för detta.

Ur näringspolitisk synvinkel är det angeläget att det utvecklingsarbete som satsningen på trafiksäkerhet medför också resulterar i affärsmöjligheter för svenska företag. För att denna potential skall utnyttjas fullt ut krävs det att forskning, näringsliv och myndigheter samverkar målriktat. I syfte att åstadkomma en sådan fokusering och kraftsamling anser regeringen att Verket för näringslivsutveckling (NUTEK) bör ges i uppdrag att i samverkan med Vägverket, Verket för innovationssystem (VINNOVA) och Exportrådet utarbeta en strategi för hur satsningen på nollvisionen skall kunna främja svensk näringslivsutveckling. Arbetet

bör bedrivas i nära samverkan med näringslivet. Satsningen bör avse hela transportsystemet, samt såväl fordon och vägar som annan utrustning. Detta inbegriper även kunskapsöverföring om utformning av trafikmiljöer och trafikstyrning.

Prop. 2003/04:160

## 6 Säkrare vägar

### 6.1 Hastighet baserad på vägens säkerhetsstandard

**Regeringens bedömning:** En sänkning av den verkliga hastigheten är nödvändig för att etappmålet för år 2007 skall uppnås. Vägverket bör ges i uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna utifrån nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö och positiv regional utveckling. Samtidigt som en säker hastighet föreskrivs är det viktigt att skapa förståelse för riskerna med att överskrida hastigheterna och om vikten av att gällande hastighetsgränser respekteras. Hastighetsgränserna bör på sikt vara avstämda mot vägens och fordonens säkerhetsnivå. Det innebär att med en bättre vägutformning, säkrare fordon och en från säkerhetssynpunkt mer gynnsam sammansättning av fordonsflottan bör högre hastigheter kunna accepteras, förutsatt att detta inte motverkar de miljöpolitiska målen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Hastighetsbegränsningar för motorfordon har funnits i Sverige sedan år 1907 då den första förordningen för automobiltrafik trädde i kraft. Under 1930-talet infördes i princip fri hastighet för personbilar och motorcyklar både utom och inom tätbebyggt område. Fordonens hastighet skulle dock anpassas till vad trafiksäkerheten och hänsyn till omständigheterna i övrigt krävde. I 1951 års vägtrafikförordning infördes år 1955 en generell hastighetsbegränsning till 50 kilometer i timmen för alla fordon inom tätbebyggt område. Under åren 1960–1967 genomfördes vissa tillfälliga hastighetsbegränsningar utom tätbebyggt område. Även under högertrafikomläggningen infördes tillfälliga hastighetsbegränsningar. År 1967 inleddes en försöksverksamhet med en allmän differentierad hastighetsbegränsning. År 1971 infördes bashastigheten 70 kilometer i timmen utom tätbebyggt område. Statens trafiksäkerhetsverk fick dock besluta att den högsta tillåtna hastigheten i stället skulle vara 90 eller 110 kilometer i timmen, eller på motorväg 90, 110 eller 130 kilometer i timmen.

I propositionen 1978/79:36 konstaterades att systemet med differentierade hastighetsgränser hade haft en klart positiv effekt från trafiksäkerhetssynpunkt och att tiden var mogen att permanent införa ett system som i princip överensstämde med det som tillämpats försöksvis sedan år 1967. Styrande för valet av hastighet var vägbredd och omkörbar längd (den del av vägen i en körriktning som inte har spärrlinjer). I kriterierna ingick också olycksrisken i form av en förutsedd olyckskvot. För att en väg skulle komma i fråga för en högre hastighet än bashastigheten 70 kilometer i timmen fick inte den förutsedda olycks-

kvoten överstiga en viss nivå. Detta innebar en skärpning av 1971 års kriterier som i praktiken bara använts för att bestämma hastigheten på nya eller ombyggda vägar. Eftersom de nya kriterierna skulle innebära betydande hastighetssänkningar på det övriga vägnätet togs stor hänsyn till trafikanternas acceptans för hastighetssänkningar. I propositionen pekades på vikten av att de kriterier som bör vara styrande för hastighetsgränserna också måste uppfattas som rimliga av trafikanterna.

I dag kan Vägverket med stöd av 3 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten utom tätbebyggt område – där bashastigheten är 70 kilometer i timmen – i stället skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen. De kriterier som i dag används för att bestämma hastigheten på en väg har endast ändrats marginellt sedan det differentierade hastighetsbegränsningssystemet infördes år 1978.

En säker vägtrafik ställer nya krav på vilka kriterier som bör vara vägledande för valet av hastighetsbegränsning. Hastigheten bör bestämmas utifrån vägens och fordonens tekniska standard med beaktande av människans fysiska förutsättningar att tåla yttre våld. Det innebär att ju bättre vägutformningen och ju säkrare fordonen är desto högre hastigheter bör kunna accepteras, förutsatt att detta inte motverkar de miljöpolitiska målen. De viktigaste kriterierna för att sätta hastighetsgränser utifrån vägens säkerhetsstandard bör vara förekomsten av mötande trafik, sidoområdets utformning, korsningsutformning och förekomsten av oskyddade trafikanter. Exempelvis bör hastighetsgränsen 110 kilometer i timmen endast undantagsvis tillåtas på vägar med stor mängd mötande trafik. En tydlig koppling mellan infrastrukturens utformning och tillåten hastighetsgräns skall eftersträvas. Arbetet med att ta fram dessa kriterier pågår inom Vägverket.

Motormännens riksförbund deltar i det europeiska projekt som benämns EuroRAP (European Road Assessment Programme). Projektet syftar till att ta fram ett gemensamt klassificeringssystem för att bedöma säkerheten på Europas vägar. Avsikten är att förbättra konsumentupplysningen och legitimera effektiva trafiksäkerhetsinsatser.

Hastigheten har dock inte bara betydelse för säkerheten utan har också påverkan på delmålet om en god miljö liksom på de delmål där restiderna spelar en avgörande roll, så som tillgänglighet och positiv regional utveckling. Hur delmål samverkar eller motverkar varandra bör också beaktas när hastighetsgränserna övervägs. Regeringen anser därför att Vägverket bör ges i uppdrag att ta fram en strategi för successiv anpassning av hastighetsgränserna utifrån nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö och positiv regional utveckling. På kort sikt är dock en sänkning av den verkliga hastigheten nödvändig för att etappmålet för år 2007 skall kunna uppnås.

Samtidigt som en säker hastighet föreskrivs är det viktigt att skapa förståelse för riskerna med att överskrida hastigheterna och om vikten av att gällande hastighetsgränser respekteras. Därför måste insatser göras för att påverka trafikanternas attityder och beteenden avseende hastigheter. För att säkerställa och följa upp att hastighetsgränser respekteras krävs en intensifierad övervakning av hastighetsgränserna. Tekniska stöd i fordonet för att hålla rätt hastighet kommer att bli ett viktigt hjälpmedel för föraren. Det är också viktigt att företags och myndigheters kvalitets-

säkringssystem ställer krav på att hastighetsgränser respekteras. Regeringen kommer att följa myndigheters och organisationers arbete med att påverka allmänhetens och företagens attityder till hastighetsöverträdelser.

## 6.2 Insatser på vägar utanför tätbebyggt område

**Regeringens bedömning:** Arbetet för att minska risken för och konsekvenserna av mötes-, singel- och omkörningsolyckorna på vägarna utanför tätbebyggt område bör fortsätta.

**Skälen för regeringens bedömning:** Genom nollvisionen har fokus när det gäller insatser för ökad säkerhet i vägnätet utom tätbebyggt område ändrats. Arbetet inriktas nu mot att åtgärda de svåra konsekvenserna av mötes-, singel- och omkörningsolyckor. På det statliga vägnätet finns ungefär 3 700 kilometer 13-metersvägar och motortrafikleder. Dessa vägar omfattar ungefär 14 procent av det totala vägnätet och på dessa utförs ca 25 procent av trafikarbetet. På de statliga 13-metersvägarna omkom ca 60 personer och på motortrafiklederna ungefär 10 personer per år under 1990-talet i mötes- och omkörningsolyckor. Därtill omkom omkring 20 personer i singelolyckor på dessa vägar. Historiskt sett har vägghållarna försökt att lösa dessa problem genom att bygga motorväg. Motorvägarna utgör visserligen en av de säkraste delarna av vårt vägtransportssystem, men de är samtidigt mycket kostsamma att bygga och innebär stora ingrepp i natur- och kulturlandskapet.

För att lösa problemen med mötes- och omkörningsolyckor, i de delar av vägsystemet där trafikmängderna inte kan motivera motorväg, har Vägverket utvecklat en ny lösning för att åstadkomma mötesseparerad väg, s.k. trefältiga vägar med mötesseparering. Denna lösning är unik för Sverige, och mycket kostnadseffektiv. Det har visat sig att flertalet dödsolyckor har eliminerats och antalet olyckor med svårt skadade har minskat kraftigt på de vägsträckor där trefältiga vägar med mötesseparering har byggts. Sedan år 1998 har över 1 000 kilometer väg byggts om till mötesseparerad väg. På de sträckor där uppföljning har skett skulle statistiskt sett ca 50 dödsolyckor ha inträffat om inte mötesseparering hade skett. Efter ombyggnaderna har dock endast sex dödsolyckor inträffat på dessa sträckor.

I den nationella planen för infrastrukturåtgärder under perioden 2004–2015 har regeringen beslutat att avsätta 4,9 miljarder kronor till riktade fysiska trafiksäkerhetsåtgärder (prop. 2003/04:95). Inom denna ram för den nationella planen kommer det framgångsrika arbetet med mittseparation av körfälten att fortsätta. I första hand bedöms det vara kostnadseffektivt att införa åtgärderna på de befintliga vägar som är 13 meter breda och har en relativt god standard. I andra hand bör det bli aktuellt att bygga om vägar som har två körfält på så sätt att ett omkörningskörfält läggs till på vissa vägvagnsnitt samtidigt som hela vägen mittsepareras. Det är också aktuellt att bygga nya sådana vägar.

Singelolyckor är den enskilt vanligaste olyckstypen. Anläggning av sidoräcken och förbättrade sidoområden kan väsentligt minska konsekvenserna av sådana olyckor. För att minska risken för svåra

olyckor vid räcketavslut vinklas dessa ut eller så installeras energi-absorberande räcketavslut. I syfte att minska risken att köra på större fasta föremål vid en dikeskörning kan vägräcken byggas och stenblock, stolpar, träd och stubbar röjas undan.

För att öka säkerheten i fyrvägs korsningar kan dessa ersättas med cirkulationsplatser. Sedan år 1998 bedöms ca 500 cirkulationsplatser ha byggts. Detta beräknas ha bidragit till att antalet dödade har minskat med ungefär 10 personer. Cirkulationsplatser ger bättre trafiksäkerhet eftersom hastigheterna i dessa vanligtvis är lägre och kollisionsvinklarna mer gynnsamma än i en traditionell korsning. Visserligen ökar sannolikt antalet olyckor om en fyrvägs korsning byggs om till en cirkulationsplats, men de allvarliga personskadorna blir färre. På mötesseparerade landsvägar med mycket trafik behöver större plankorsningar byggas om av såväl säkerhets- som kapacitetsskäl. Vissa förbättringar av vägar kan medföra en sämre tillgänglighet för cyklister och andra oskyddade trafikanter. Bl.a. därför behövs det förbättringar för gång- och cykeltrafiken på landsbygden, exempelvis i form av sammanhängande cykelleder.

### 6.3 Kommunernas arbete och roll

**Regeringens bedömning:** Det är viktigt att kommunerna fortsätter sitt framgångsrika trafiksäkerhetsarbete med ytterligare förbättringar av tätorternas trafikmiljöer. Kommunerna har ett stort ansvar för sina medborgare och även i sin egenskap av arbetsgivare och beställare av transporter. Detta bör vara vägledande i kommunernas trafiksäkerhetsarbete.

**Skälen för regeringens bedömning:** Kommunerna har en viktig roll i trafiksäkerhetsarbetet. Närmare 30 procent av de olyckor som resulterar i dödade och svårt skadade inträffar på det kommunala vägnätet. I ett flertal kommuner pågår ett arbete för att göra gatunätet säkrare och många kommuner har under senare år framgångsrikt minskat vägtrafikskadorna i tätorternas trafikmiljöer. Bland annat har nollvisionens övergripande principer om människans tolerans mot yttre våld fått stort genomslag i diskussionen om lämpliga hastigheter i tätort. Kommunerna gavs utökade möjligheter att föreskriva en högsta hastighet om 30 kilometer i timmen när trafikförordningen (1998:1276) trädde i kraft den 1 oktober 1999.

Utmaningen för kommunerna är att skapa en väl fungerande trafikmiljö där fotgängare, cyklister och motorfordon kan färdas utan att någon tar skada. Detta understryker behovet av att utveckla nya intelligenta och flexibla lösningar för hastighetsdämpande åtgärder. Det behöver exempelvis utvecklas lösningar för att reducera hastigheten på gator där gående, cyklister och bilar blandas. Sänkta hastigheter i tätortsmiljöer minskar olycksriskerna och ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Regeringen avser att genom Vägverket stödja kommunerna och stimulera dem i arbetet för en ökad trafiksäkerhet.

De försök med automatisk hastighetsövervakning i tätort som pågår bör fortsätta. Utrustningen bör utvecklas och utformas för att bli ett effektivt verktyg i miljöer där fysiska fartdämpande åtgärder är direkt

olämpliga. Exempel på sådana miljöer är primära uttryckningsstråk, stomlinjer för kollektivtrafik och övergripande länkar i huvudnätet för biltrafik. En stor potential finns även i automatisk medelhastighetsövervakning. Fyrvägsstopp i korsningar utgör en kraftfull fartdämpande åtgärd som hittills använts i liten skala. Denna åtgärd ger emellertid en negativ miljöeffekt då samtliga fordon tvingas stanna och bör därför användas där fordonsflödena inte är alltför stora, men där fysisk fartdämpning är olämpligt.

Efter det att Svenska kommunförbundet år 1998 gav ut skriften "Lugna Gatan", har mer än 240 kommuner mätt och värderat det kommunala vägnätet utifrån säkerhetsstandard. Ett viktigt resultat är en hastighetsklassificering som visar på vilka gator framkomlighetskrav motiverar 50 kilometer i timmen. Övriga områden bör med detta tänkande utgöra zoner med 30 kilometer i timmen. Kommunernas arbete visar att det finns en mottaglighet hos kommunerna för en ny bashastighet om 30 kilometer i timmen i tätort. Ett stort antal kommuner är också förberedda på utökade zoner med 30 kilometer i timmen i och med att man genomfört en hastighetsklassificering.

Frågan om hur regelefterlevnaden skall upprätthållas med en bashastighet om 30 kilometer i timmen är central. Med de slag av farthinder som finns i dag riskerar man att bygga in en försämrad funktionalitet för en del trafikanter. Långsiktigt upplevs därför denna typ av åtgärder som provisorier. Erfarenheten från byggandet av farthinder visar att störst kostnadseffektivitet uppnås med gupp och vägkuddar. Samtidigt är det just dessa åtgärder som möts av en växande motvilja när de tillämpas i mer högtrafikerade miljöer. Vid användning av fysiska förändringar av detta slag är det därför viktigt att ha förståelse för gatans stora betydelse som fysisk miljö och offentligt rum. Att anlägga förhöjningar vid eller i anslutning till övergångsställen ökar exempelvis förståelsen för motivet till att biltrafikanten måste sänka farten, nämligen att oskyddade trafikanter korsar gatan. Ny teknik i form av hastighetsanpassningssystem i fordonen kommer med all sannolikhet erbjuda en lösning i framtiden.

VTI har undersökt säkerhetseffekterna av de åtgärder som genomförts på det kommunala vägnätet i fem tätorter – Eskilstuna, Fagersta, Nyköping, Pålshoda och Uppsala. Där fysiska åtgärder har vidtagits har döds- eller skaderisken minskat med 40–80 procent. Trafikanterna har varit positiva till förändringarna och avgasutsläppen har endast ökat marginellt. För närvarande pågår också en utvärdering av det kommunala säkerhetsarbete som genomförts i Göteborgs kommun, där antalet dödsfall och svåra skador minskat med ca 60 procent under 1990-talet.

## 7.1 Kvalitetssäkrade transporter

## 7.1.1 Införande av ett systematiskt arbetssätt för ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö

**Regeringens bedömning:** Det är viktigt att utförare och beställare av transporter inför ett systematiskt arbetssätt för att öka trafiksäkerheten och förbättra miljön. Miljö- och trafiksäkerhetskrav bör vara ett naturligt inslag i offentliga upphandlingar av transporttjänster. Fortsatta initiativ bör tas för att påskynda att statliga myndigheter och bolag inför miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling och utförande av transporttjänster.

**Skälen för regeringens bedömning:** Att kvalitetssäkra transporter innebär att det införs rutiner som säkerställer att transporterna uppfyller vissa miljö- och trafiksäkerhetskrav. Detta gäller både utförare och beställare av transporter. Att utveckla och sprida arbetet med kvalitetssäkring av transporter är en långsiktig process som förutsätter engagemang på ledningsnivå hos aktörerna.

Med utgångspunkt i riksdagsbeslutet om nollvisionen har Vägverket, inom ramen för sitt sektorsansvar, till uppgift att påverka och stödja utförare och beställare av transporter i arbetet med att kvalitetssäkra dessa. Ett stort antal kommuner, landsting och företag har påbörjat kvalitetssäkringsarbetet och har till följd av detta börjat ställa högre krav på fordonen och hur de används. En viktig uppgift framöver är att stödja aktörer i utvecklingen av system för kvalitetssäkring och uppföljning av dessa. Det leder till att säljarna uppmuntras till att utveckla och kvalitetssäkra sina tjänster.

Regeringen har i omgångar under åren 1998–2001 gett de statliga myndigheterna i uppdrag att införa miljöledningssystem. På initiativ av Närings- och Miljödepartementen har fyra statliga myndigheter frivilligt börjat använda de rutiner och det arbetssätt som ingår i miljöledningsarbetet för att förbättra trafiksäkerheten. Vägverket har i december 2003 redovisat ett regeringsuppdrag om hur kvalitetssäkring av transporter kan integreras i arbetet med miljöledningssystem eller andra ledningssystem. I uppdraget ingick att kartlägga vilka statliga myndigheter som är transportintensiva samt föreslå en strategi för kompetensstöd till myndigheterna.

Köpare av transporttjänster bör påverkas att upphandla trafiksäkra och miljöanpassade transporter och den offentliga sektorn bör föregå med gott exempel i detta avseende. Regeringen anser därför att miljö- och trafiksäkerhetskrav bör vara ett naturligt inslag i offentliga upphandlingar av skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor m.m. Statliga myndigheter och bolag bör ta egna initiativ och beakta de aktuella miljö- och trafiksäkerhetskraven vid upphandling och utförande av transporttjänster.



### 7.1.2 Arbetsmiljöarbetet för ökad trafiksäkerhet

**Regeringens bedömning:** Vägverkets och Arbetsmiljöverkets initiativ till ett fördjupat samarbete kring arbetsrelaterade olyckor i trafiken är viktigt för att kopplingen mellan trafiksäkerheten och arbetsmiljölagstiftningen skall bli tydligare.

**Skälen för regeringens bedömning:** En inte obetydlig del av de olyckor som sker i vägtrafiken är relaterade till organiserade transporter som någon arbetsgivare ytterst ansvarar för. Enligt officiell arbets-skadestatistik omkom 252 personer i vägtrafikolyckor i arbetet under perioden 1988–1997. Dessa dödsfall motsvarar ca 23 procent av alla arbetsrelaterade dödsfall under perioden. Vidare kan det konstateras att 11 av de 55 arbetsolyckor som fick en dödlig utgång år 2001 inträffade i trafiken.

I samband med utvecklingen av system för transportkvalitet och införandet av kriterier för bedömning av trafiksäkerhet och miljökrav hos transportföretagen har det blivit allt mer nödvändigt att tydliggöra arbetsmiljölagstiftningens tillämpbarhet på transporter. Det innebär att trafiksäkerhet bör betraktas som en arbetsmiljöfråga som arbetsgivaren har ansvar för.

Arbetsmiljöverket och Vägverket har tagit initiativ till ett fördjupat samarbete för att minska antalet arbetsrelaterade trafikskador. Ambitionen är att samarbetet skall tydliggöra att åtgärder för att minska antalet sådana trafikskador ingår i arbetsmiljöarbetet. Arbetsmiljölagstiftningen och Arbetsmiljöverkets tillämpningsföreskrifter ger goda möjligheter till att kunna minska de arbetsrelaterade trafikskadorna. Särskilt Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1), som tydliggör arbetsgivarens ansvar, är viktiga i detta avseende.

Hittills har arbetsmiljötillsynen sällan riktat in sig på riskerna i trafiken. Att inkludera trafiksäkerhet vid bedömningen av företags och organisationers systematiska arbetsmiljöarbete innebär en ökad fokusering på vad arbetsgivarna kan göra för en ökad trafiksäkerhet. Arbetsmiljöverket planerar därför att under åren 2004–2006 särskilt inrikta sina inspektioner på transportföretagens systematiska arbete med att förebygga ohälsa och olyckor vid de transporter som utförs. I föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete ställs hårda krav på arbetsgivaren. Arbetsgivaren är skyldig att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs. Det finns ett stort mörkertal i form av oanmälda arbetsskador till följd av trafikolyckor. Genom inspektionerna tydliggörs arbetsgivarens ansvar att skapa förutsättningar för ett säkert arbetsliv också när arbetet utförs i trafiken.

Även om arbetsgivaren enligt arbetsmiljölagstiftningen har en skyldighet att bedriva verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs, fritas givetvis inte den enskilde arbetstagaren som fordonsförare från sitt ansvar att följa regelverket på

trafikområdet. Dessa bestämmelser gäller oberoende av varandra. Genom de åtgärder som beskrivs ovan tydliggörs dock arbetsgivarens ansvar för att skapa förutsättningar för ett säkert arbetsliv också då arbetet utförs i trafiken.

### 7.1.3 Premiering av skötsamma trafikanter

**Regeringens bedömning:** Den skärpta övervakningen av regel efterlevnaden inom trafiken bör kompletteras med olika former av stimulanssystem för skötsamma trafikanter.

**Skälen för regeringens bedömning:** Nollvisionen riktar uppmärksamheten mot systemutformarnas ansvar för ett trafiksäkert transportsystem. Under senare år har även trafikanternas ansvar för en trafiksäker körkultur betonats. Arbetet inom ramen för den nationella samlingen för trafiksäkerhet har medverkat till ett ökat ansvarstagande från alla organisationer och intressenter som verkar för trafiksäkra transporter. Det bidrar till att behovet av kontroller av regelefterlevnaden minskar. För att stimulera en fortsatt utveckling i denna riktning är det värdefullt om skötsamma företag, organisationer och medborgare kan belönas för sina bidrag till ett minskat behov av kontrollåtgärder från samhällets sida.

Införandet av kvalitetssäkringssystem i företag i Sverige har påskyndats kraftigt genom medlemskapet i EU. Anledningen är bl.a. att sådana system stimuleras i den gemensamma lagstiftningen, underlättar handeln över gränserna och stärker företagets marknadsföring. En vanlig effekt är också att det medför en effektivare produktion eftersom det ger en mer rationell organisation av företagen.

Vägverkets ambition är att skapa en marknad för trafiksäkra och miljövänliga resor och transporter. När kraven ökar på näringslivet att kvalitetssäkra sina transporter från bl.a. miljö- och trafiksäkerhets synpunkt så innebär det inte bara fördelar. Införandet av nya rutiner och system för exempelvis certifiering och återkommande revision, liksom införandet av ny teknik i syfte att underlätta egenkontrollen av verksamheten kan initialt innebära ökade kostnader för företagen. I många fall kan dock företagets kostnader på sikt vägas upp av minskade skadekostnader, ökad effektivitet och ökad konkurrenskraft. De företag som redan har infört en kvalitetssäkring av sina transporter har i många fall uppgett att detta har fått sådana positiva effekter. Samtidigt kan kvalitetssäkring i förlängningen leda till minskade kostnader för staten t.ex. i form av minskat behov av flygande inspektioner vid vägganten. Det kan också medföra minskade olycks- och skaderisker som orsakas av tekniska brister hos fordonen, hastighetsöverträdelser eller att föraren är trött, kör alkoholpåverkad eller utan bilbälte. Om så sker kommer även försäkringsbolagens skadekostnader att minska.

Vissa försäkringsbolag har inom ramen för nationell samling aviserat planer på att införa premieklassningssystem som syftar till att uppmuntra trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Avsikten är att uppmuntra bilfabrikanter att tillverka och marknadsföra säkrare bilar och snabbt introducera ny skyddsutrustning samt att öka efterfrågan på säkerhet från konsumenterna.

Ett försäkringsbolag införde t.ex. under år 2002 en premiesänkning för de bilmodeller vars bilfabrikanter visat dokumenterad effekt på sina whiplashskydd. Bevisbördan ligger alltså på fabrikanter.

Liknande system för att premiera teknik som har stor förebyggande betydelse, såsom bältespåminnare, alkolås, hastighetspåminnare skulle troligen också ha en positiv effekt, liksom system för att premiera skötsamma körkortshavare. I den senare delen har vissa försäkringsbolag exempelvis diskuterat införande av högre premier för den som har fått sitt körkort återkallat och förhöjd självrisk för den som varit utan bilbälte vid en trafikolycka.

Som exempel på premiering av skötsamma trafikanter kan nämnas att regeringen har beslutat om lättnader för fordon som har relativt få anmärkningar vid kontrollbesiktningen, dvs. motorcyklar och bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton, vilket inbegriper de flesta husvagnar. Dessa fordon skall från den 1 april 2004 kontrollbesiktigas med glesare intervaller än vad som hittills varit fallet.

#### 7.1.4 Lastsäkring

Riksdagen har i ett tillkännagivande anfört att regeringen borde se över frågan om ansvar för lastsäkring (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166). Med anledning av detta gav regeringen den 14 februari 2002 Vägverket i uppdrag att överväga hur straffansvaret för brott mot bestämmelserna om lastsäkring bör utformas. Vägverket presenterade ett förslag den 1 maj 2003. Förslaget har remissbehandlats.

Enligt förslaget skall ansvaret fördelas mellan de olika aktörerna i transportkedjan. Målet är att alla som har kontroll över någon del av transportkedjan skall ha ansvar för sin del och skall kunna ställas till svars för fel och överträdelser som görs. *Lastaren* skall utföra sin uppgift på korrekt sätt och lämna korrekt information om att godset lastats och säkrats i enlighet med gällande bestämmelser genom intyg, avtal eller på annat sätt. *Föraren* skall ansvara för att fordonet har lastas på rätt sätt och att det framförs på ett trafiksäkert sätt enligt gällande bestämmelser. *Fordonsägaren (åkeriet)* skall se till att fordonet inte brukas i strid mot gällande bestämmelser samt ge föraren de förutsättningar som behövs. Fordonsägaren tecknar avtal med uppdragsgivaren och kan komma överens om frågor rörande lastsäkring och på vilket sätt de som lastat och säkrat godset skall informera föraren. En speditör kan i delar av transportkedjan agera som avsändare, lastare eller transportör.

Det utökade ansvaret för aktörerna i transportkedjan föreslås införas genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276).

Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget med undantag för Svenskt Näringsliv som i första hand förordar harmoniserade krav på lastsäkring inom EU. Regeringskansliet arbetar vidare med Vägverkets förslag.

### 7.2.1 Inledning

Regeringens övergripande mål för alkoholpolitiken är att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar. Målet skall nås genom att sänka den totala alkoholkonsumtionen och genom åtgärder mot skadligt dryckesbeteende. Ett särskilt prioriterat delmål är att ingen alkohol skall förekomma i trafiken, på arbetsplatser eller under graviditeten (prop. 2000/01:20 s. 38 f.).

Körning under alkoholpåverkan är i dag ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Om alkoholkonsumtionen i samhället fortsätter att öka kan problemet dessutom antas förvärras. Mellan åren 1996 och 2002 ökade alkoholkonsumtionen med 25 procent och år 2002 motsvarade konsumtionen 10 liter ren sprit per år och vuxen.

Utvecklingen har gått mot en skärpning av bestämmelserna om rattfylleribrott. Från och med den 1 juli 1990 sänktes gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafik från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet, och motsvarande i utandningsluften. Vidare gäller från och med den 1 februari 1994 att gränsvärdet för grovt rattfylleri sänkts från 1,5 promille till 1,0 promille alkohol i blodet. Den 1 juli 1999 infördes en nollgräns för intag av sådan narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64). Vidare införde genom lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa trafikbrott en möjlighet att undersöka en persons ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om personen är påverkad av något annat medel än alkohol. I samband härmed ökade antalet misstänkta narkotikapåverkade förare från 700 år 1998 till 5 072 år 2002.

Enligt Vägverkets beräkningar är det ca 15 000 förare som kör alkoholpåverkade varje dag. Detta motsvarar knappt en procent av alla förare i trafiken. Ändå var 28 procent av de personbilsförare som dog i trafiken år 2002 alkoholpåverkade. Varje år döms omkring 15 000 personer för rattfylleri, varav drygt hälften för grovt rattfylleri. Många av dem som döms för rattfylleri har alkoholrelaterade problem eller missbrukar andra droger. Av dem som misstänktes för rattfylleri år 2002 var 90 procent män.

Utgångspunkten måste vara att både samhället och individerna tjänar på att de som kör rattonyktra försöker göra något åt sitt problem och får hjälp med att ändra sitt beteende och att komma ur sitt missbruk. Det finns därför ett stort behov av insatser som kan förändra dessa individers drog beteende och förhindra att de återfaller i rattfylleribrott.

På flera orter har samarbetsprojekt mellan Vägverket, polisen, Svenska Kommunförbundet, kriminalvården, landstinget och länsstyrelsen genomförts i syfte att skapa nya snabba rutiner för att erbjuda förare som är påverkade av alkohol eller andra droger ett samtal med beroendevården inom 24 timmar efter körningen. Skellefteå var först med att pröva detta (den s.k. Skellefteåmodellen) och nu finns det liknande projekt på flera orter. I ett sådant projekt i Stockholm har över hälften av de misstänkta rattfyllerister som polisen har stoppat tackat ja till

erbjudandet att bli uppringda av beroendevården. Detta visar att den som kört påverkad i många fall är benägen att ta emot hjälp för sitt missbruk om erbjudandet kommer direkt efter händelsen.

För att förhindra körning under alkoholpåverkan finns en teknisk utrustning, alkolås. Hittills har utrustningen haft formen av en startspärr som förhindrar körning när föraren har druckit alkohol, vilket är ursprunget till begreppet alkolås (s.k. alcohol starter interlock). Alkolåsen har från början monterats i bilar tillhörande förare som gjort sig skyldiga till rattfylleribrott. Denna körkortstekniska applikation finns även på försök i Sverige. Alkolås har även kommit att användas allt mer för kvalitetssäkring av transporter. De alkolås som används i dag som villkor för att de som dömts för rattfylleri skall få behålla sina körkort är relativt komplicerade och anpassade till att känna av alkohol i utandningsluften.

För att hantera nedsatt körförmåga på grund av trötthet, medicinanvändning och användning av andra droger än alkohol krävs utvecklande av nya typer av system. Sådan teknik finns för närvarande inte tillgänglig, även om utveckling pågår inom fordonsindustrin. För att stimulera en sådan utveckling bör initiativ tas inom de arbetsgrupper i EU och FN:s ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) som utvecklar säkerhetskrav för motorfordon. Det behövs också en bred uppgörelse i frågan mellan aktörer som fordonsindustrin och handeln, stora fordonskunder, försäkringsbolagen och staten. Regeringen välkomnar att Vägverket har sagt att verket skall ta initiativ till en sådan uppgörelse. För att förebygga olyckor orsakade av bl.a. trötthet, drog- och medicinanvändning samt sjukdom är även en god vägutformning viktig.

## 7.2.2 Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse

### *Alkoholrelaterad återkallelse av körkort*

Förutom det straff som en person som har gjort sig skyldig till rattfylleribrott ådöms skall, som en trafiksäkerhetsåtgärd, vederbörandes körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § 1 körkortslagen (1998:488). Ett körkort kan också enligt 5 kap. 5 § samma lag återkallas interimistiskt, dvs. tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande. Vid en återkallelse skall det enligt 5 kap. 6 § körkortslagen bestämmas en spärrtid, dvs. en tid under vilken nytt körkort inte får utfärdas. Återkallelsetidens längd beror till stor del på alkoholkoncentrationen i blodet men också på sådant som omständigheterna vid körningen och den enskildes behov av körkort. Upprepade brott innebär längre återkallelsetid. Den kortaste återkallelsetiden är en månad. I princip gäller att ju högre alkoholkoncentrationen är desto längre blir återkallelsetiden. Vid grovt rattfylleri skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Körkort skall även återkallas om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort. Det kan här handla om såväl missbruk av alkohol som missbruk av andra berusningsmedel,

t.ex. narkotika eller läkemedel. Ett körkort kan också återkallas på grund av ett medicinskt alkohol- eller drogberoende. Prop. 2003/04:160

#### *Nytt körkort efter återkallelse vid rattfylleribrott m.m.*

För att få ett nytt körkort efter återkallelse på grund av rattfylleri krävs att sökanden har körkortstillstånd. Utfärdandet av körkortstillstånd föregås av en prövning av bl.a. sökandens personliga förhållanden. Om spärrtiden är mer än ett år krävs även att sökanden har avlagt godkänt förarprov för att få ett nytt körkort. Om sökanden har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri krävs en utvidgad lämplighetsprövning för att få körkortstillstånd. Prövningen innebär att sökanden under sex månader skall gå på läkarkontroller för att med bl.a. biologiska markörtest visa att beroende av alkohol eller andra droger inte föreligger. Det körkort som utfärdas därefter skall förenas med villkor om ytterligare uppföljning.

#### *Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse*

Den vars körkort skall återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan få körkortet villkorligt återkallat enligt 5 kap. 12 § körkortslagen och lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Detta innebär att personen får rätt att köra på villkor att alkolås används. En försöksverksamhet med alkolås i personbilar har pågått sedan år 1999 i tre län. Den 1 oktober 2003 utvidgades försöken till att omfatta hela landet. Vidare omfattar försöksverksamheten numera förutom personbil och lätt lastbil även körkortsbehörigheter för tung lastbil och buss. Endast körning i Sverige är tillåten och villkorstiden är två år. Försöksverksamheten är avgiftsfinansierad och deltagande i denna påverkar inte den straffrättsliga sanktionen (böter eller fängelse). Försöksverksamheten skall pågå till och med den 31 januari 2009.

Deltagarna i alkolåsförsöken måste inte bara installera alkolås utan även delta i ett behandlingsprogram och uppvisa ett nyktert levnadssätt. Var tredje månad måste de genomgå en läkarkontroll med blod- och urinprovstagning. Alkolåset kontrolleras varannan månad och dess dataminne registrerar samtliga blåsförsök med eller utan alkohol i utandningsluften. För att få fortsätta i alkolåsprogrammet krävs att deltagarna inte gör mer än enstaka startförsök med alkohol i utandningsluften och att de genom blodprover kan visa på ett nyktert levnadssätt.

#### *Utvärdering av försöksverksamheten*

Enligt Vägverkets preliminära utvärderingar av försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse är resultaten positiva. Bland de 330 personer som har deltagit från försöksverksamhetens start den 1 februari 1999 till den 30 juni 2002, har återfallen i rattfylleri minskat under villkorstiden, både jämfört med dem som inte har fullföljt försöken och med dem som fått sitt körkort återkallat utan att delta i försöksverksamheten. En kvarstående rehabiliterande effekt har även kunnat iakttas

efter villkorstidens utgång. Vidare har polisen rapporterat färre trafikolyckor för deltagarna än för jämförbara grupper och behovet av sjukhusvård och sjukskrivning har minskat högst påtagligt under den tid försöksverksamheten hittills pågått. De positiva effekterna anses bero på att deltagarna i försöket kraftigt minskar sin alkoholkonsumtion, vilket är direkt avläsbart med hjälp av biologiska alkoholmarkörer. Detta visar att försöksverksamheten påverkar deltagarnas alkoholkonsumtion i positiv riktning.

Endast 11 procent av dem vars körkort skall återkallas på grund av grovt rattfylleri har under den utvärderade perioden valt att delta i försöksverksamheten med alkolås. Att så få har deltagit kan delvis bero på de kostnader och besvär i form av läkarkontakter m.m. som är förenade med ett deltagande. De som deltar får själva stå för kostnaderna, som uppgår till ca 45 000 kronor under en tvåårsperiod. Ungefär 60 procent av dem som deltar fullföljer hela villkorstiden. Eftersom det tills nu alltså numerärt sett är relativt få som har fullföljt hela villkorstiden är det för tidigt att förutse effekterna av att försöket utvidgats till hela landet och ytterligare förarbehörigheter. Fram till december 2003 är det totalt 450 personer som har deltagit i programmet. Att den hittills utvärderade försöksverksamheten, som nämnts ovan, har haft en god effekt tyder dock på att även en utvidgad användning av alkolås skulle ge bra resultat.

### 7.2.3 Utökad användning av alkolås

**Regeringens bedömning:** En särskild utredare bör tillsättas med uppdrag att utreda möjligheterna att senast år 2012 införa krav på alkolås (dvs. tekniska system som förhindrar rattfylleri) i alla nya bilar i Sverige. Utredaren bör även utreda vilka steg som kan tas för att öka användningen av och acceptansen för alkolås innan ett sådant krav införs. De frågor som bör utredas är bl.a. hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse skulle kunna utökas, möjligheterna att i ett tidigare skede införa krav på alkolås för vissa fordonskategorier och möjligheterna att använda alkolås som ett komplement till rehabiliteringen av personer med alkoholrelaterade problem.

**Skälen för regeringens bedömning:** Eftersom en stor andel av de förare som orsakar allvarliga trafikolyckor är påverkade av alkohol eller andra droger finns en betydande trafiksäkerhetspotential i att förhindra körning under påverkan av droger. Begreppet rattfylleri inbegriper även andra droger och berusningsmedel än alkohol. Rattfylleri skulle kunna förhindras om alla fordon hade en lättanvänd teknisk utrustning, som hindrade att fordonet gick att starta om föraren var drogpåverkad. Regeringens ambition är att på lång sikt åstadkomma detta. Regeringen har för avsikt att tillsätta en särskild utredare för att utreda möjligheterna att införa krav på sådana tekniska system i alla nya bilar senast år 2012. Utredaren skall särskilt beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation av varor och bör även föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU för att möjliggöra ett införande av ett krav på alkolås i alla nya bilar.

För att stimulera en utveckling där alkolås blir alltmer accepterat och använt i samhället bör flera steg mot en ökad användning av alkolås tas

#### *En utökning av försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse*

Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse har hittills visat goda resultat, även om rehabiliteringseffekten på lång sikt ännu inte kan utvärderas. En ökad användning av alkolås är önskvärd dels för dem som har gjort sig skyldiga till rattfylleri och dels för körkortshavare med alkoholrelaterade problem och som är kända av sjukvården. En skärpning av bestämmelserna om återkallelse av körkort bör övervägas, exempelvis så att den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleribrott endast kan få tillbaka rätten att köra på villkor att alkolås används.

Läkare har många kontakter med personer med alkoholproblem som har körkort. Trots den i 10 kap. 2 § körkortslagen stadgade skyldigheten att anmäla dessa personer till länsstyrelsen är det få läkare som gör det. Anledningen till detta är bl.a. att en anmälan anses äventyra relationen mellan patient och läkare. Enligt en enkätundersökning som Vägverket genomfört framgår att endast en av 1 000 patienter med diagnosen alkoholberoende anmäls till länsstyrelsen i enlighet med körkortslagen.

Det bör övervägas om försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse kan utvidgas så att även personer vars körkort återkallas på grund av alkoholberoende eller opålitlighet i nykterhetskänslighet kan gå in i försöksverksamheten, som en del av rehabiliteringen. Detta skulle också kunna leda till en högre benägenhet hos läkarna att anmäla patienter till länsstyrelsen om de visste att patienten hade möjlighet att ingå i försöksverksamheten.

I den utredning som regeringen avser att tillsätta bör mot denna bakgrund även frågan om en utvidgning av alkolåsförsöken utredas.

#### *Användning av alkolås vid rehabilitering*

Då det gäller vård och behandling av personer med alkoholrelaterade problem bör det övervägas om alkolås kan användas i kombination med rehabiliterings- och behandlingsprogram. Detta kan ge ytterligare ett stöd för att gå igenom en behandling och kunna ta sig ur sitt beroende och få stöd i att köra drogfri och nykter. Möjligheterna att använda alkolås som ett komplement till rehabilitering bör utredas inom ramen för den utredning som regeringen avser att tillsätta.

#### *Utveckling av tekniken för alkolås*

Den typ av alkolås som används i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse är tekniskt komplicerad i och med de höga säkerhets- och kontrollkrav som finns på utrustningen. Det är viktigt att en snabb teknikutveckling mot mer användarvänliga alkolås, som potentiellt kan finnas i alla bilar, kommer till stånd. För att ge tillverkarna möjligheter att utveckla nya tekniska lösningar bör kraven på alkolås inte vara alltför specificerade. En möjlighet är att tillverkaren skall visa att utrustningen har en viss avsedd effekt, nämligen att förhindra rattfylleri. En utveckling



av tekniken skulle troligen också leda till en snabbare ökning av alkoholå användningen inom företagens och myndigheternas kvalitets-säkringsarbete.

De specifikationer som finns i dag bygger alla på att mäta alkoholhalten i utandningsluften. Detta är analogt med rattfyllerilagstiftningen där det är alkoholhalten som styr. Man kan dock tänka sig system i framtiden som i stället identifierar förarens nedsatta körförmåga på grund av droger eller trötthet. I en teknisk specifikation av alkoholås bör man därför undvika lösningar som hindrar utvecklingen av ny, potentiellt mer önskvärd teknik.

Vägverket bör ges i uppdrag att följa upp funktionaliteten hos och acceptansen för de befintliga tekniska utrustningar som finns. Uppföljningarna bör kompletteras med utökade forskningsinsatser om system för förhindrande av nedsatt körförmåga och olämpliga förarbeteenden i de fordonstekniska forskningsprogrammen. Kontakterna och arbetet för en bredare internationell utveckling av tekniska lösningar för kontroll av föraren, inklusive alkoholås, inom EU bör utvecklas. Regeringen kommer även att inom EU arbeta för ett införande av krav på alkoholås i bussar i gränsöverskridande trafik.

#### *Krav på alkoholås för vissa fordonskategorier*

Som ett första steg i införandet av krav på alkoholås i alla nya bilar bör alkoholås kunna införas för vissa fordonskategorier. Den utredare som regeringen avser att tillsätta bör därför utreda möjligheterna att införa krav på alkoholås för kvalitetssäkring av fordon i tung trafik samt fordon som används för skolskjutsning. En möjlighet att uppnå detta är att ställa ett större krav på att arbetsgivaren tar ansvar för att transporterna sker med nyktra förare.

#### *Användning av alkoholås inom arbetsmiljöarbetet*

Inom arbetsmiljöarbetet är en arbetsgivare skyldig att göra vissa insatser vad gäller rehabilitering av personer med alkoholproblem. Även här skulle en utvidgad användning av alkoholås i kombination med andra insatser kunna ge arbetsgivaren ökade möjligheter till ett bra rehabiliteringsresultat och individen ökade incitament att komma ur sina problem och klara sitt arbete.

## 7.3 Satsning på tekniska system

### 7.3.1 Huvudinriktning för införande av ny teknik

**Regeringens bedömning:** Det bör skapas en marknad för fordonsutrustning som bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Här har den offentliga sektorn en viktig roll. Medel för att skapa en sådan marknad är bl.a. kvalitetssäkring av transporter och konsumentinformation.

**Skälen för regeringens bedömning:** IT och annan ny teknik är redan i dag ett naturligt verktyg för att genom bättre trafikledning öka kapaciteten och säkerheten samt minska miljöpåverkan vid de kollektiva transportsystemen inom flyget, sjöfarten och järnvägen. Av olika anledningar har utvecklingen inom vägtransportsystemet inte kommit lika långt, även om avancerade trafikledningssystem finns även där. Det har därför inte varit lika enkelt att ställa säkerhetskrav på det individuella vägtransportsystemet som på de kollektiva transportsystemen. Det finns ett behov av att utveckla ny teknik och nya tillämpningar för att kunna få system som löser angelägna trafiksäkerhetsproblem. Exempel på sådana tekniska lösningar är utrustning och system som stödjer hastighetsanpassning i förhållande till högsta tillåtna hastighet, nykter körning, bilbältesanvändning, rätt avstånd till framförvarande bil och som ger information om dåligt väglag, oskyddade trafikanter etc. Myndigheterna bör nu intensifiera samverkan med industrin i syfte att stödja denna utveckling.

Den teknikutveckling som pågår går framåt i mycket snabb takt och styrs i stor utsträckning av marknadsbedömningar från industrins sida. Det är viktigt att myndigheterna objektivt utvärderar hur de tekniska lösningarna påverkar trafiksäkerheten. Myndigheterna har också en roll i att ställa funktionskrav på tekniken och hjälpa till att skapa en efterfrågan på bra tekniska lösningar som i vart fall till en början saknar någon naturlig efterfrågan. Myndigheterna kan dessutom, med eller utan industrin, identifiera viktiga trafiksäkerhetsproblem för att initiera och stödja en utveckling av sådana nya funktioner hos fordonen som har en belagd och positiv trafiksäkerhetspotential.

Samhället bör bidra till att skapa och stimulera en marknad för säkerhet. Samhällets stöd till utveckling och forskning är ett led i att rätt produkter finns att tillgå. Ett exempel på samhällets investeringsvilja i säkerhet är det svenska IVSS-programmet (Intelligent Vehicle Safety Systems). Kvalitetssäkring av transporter är ett annat viktigt verktyg att stimulera införande av de nya teknikerna. Det är viktigt att informera konsumenterna så att de kan välja trafiksäkra fordon. Konsumentprogram såsom Euro NCAP är ett sätt att skapa en sådan marknad.

Sverige bör också verka internationellt, inte minst inom EU, för införande av tekniska system som löser angelägna trafiksäkerhetsproblem. Detta bör ske genom att sprida kunskap om de olika systemens effekter och den acceptans dessa fått samt genom internationella överenskommelser om HMI (Human Machine Interface, gränssnitt mellan människa och maskin), standarder m.m.

### 7.3.2 Stöd för rätt hastighet

**Regeringens bedömning:** Intelligent Stöd för hastighetsAnpassning (ISA) är en mycket lovande metod för att stödja föraren att hålla hastighetsgränserna. För att stimulera en marknad för ISA krävs aktiva åtgärder. Sverige bör bl.a. verka för att ISA skall ingå i Euro NCAP.

**Skälen för regeringens bedömning:** Hastigheterna i vägtransportsystemet har en avgörande betydelse för trafiksäkerheten. För att

åstadkomma en bättre hastighetsanpassning krävs en rad olika åtgärder, varav övervakning av efterlevnaden av hastighetsgränserna är av central betydelse. Regeringen anser därför att en utredare bör pröva förutsättningarna för att utvidga och permanenta försöken med Automatisk TrafiksäkerhetsKontroll med kamera (ATK, se avsnitt 7.4.2). Vägverket genomför också försök med varierande hastighetsgränser med stöd av förordningen (2002:713) om försöksverksamhet med varierande högsta tillåtna hastighet. I försöken varieras hastighetsgränsen genom omställbara hastighetsskyltar beroende på faktorer som trafikintensitet, tid på dygnet, väglag etc. Syftet med försöken är dels att öka acceptansen för hastighetsgränserna, dels att med hastighetsgränssystemet åstadkomma en ökad effektivitet och säkerhet.

Det finns också olika tekniska verktyg för att stödja föraren att hålla rätt hastighet. Ett mycket lovande förarstödsystem är ISA. Under perioden 1999–2001 har Vägverket genomfört storskaliga försök med ISA i tätort och totalt utrustades 5 000 fordon med ISA. I försöken ingick dels varnande eller informerande system med ljud- och ljussignal, dels stödjande system med aktiv gaspedal. Försöken visade att trafiksäkerheten förbättrades väsentligt. Om alla fordon vore utrustade med ISA skulle antalet personskadeolyckor i trafiken kunna minska med 20–30 procent. Samtidigt förblir restiden oförändrad i tätort, trots lägre topphastigheter, på grund av färre stopp och inbromsningssituationer. Försöken visade att acceptansen för ISA var mycket hög.

Regeringen bedömer att det nu är tid för att initiera den förädlingskedja som måste fungera för att ISA skall bli en färdig produkt på marknaden och ett tillval eller standard i nya bilar. Aktiviteterna för att stimulera en marknad för ISA bör inledningsvis fokusera på sådana kundgrupper som särskilt efterfrågar ISA, som står för en stor andel av trafikarbetet och som har stor förståelse för problematiken kring hastigheter. Sverige bör också arbeta för att ISA skall komma att ingå i bedömningen inom Euro NCAP.

Tillgång till hastighetsdata är grundläggande för att implementera ISA-hjälpmiddel. Därför måste arbetet intensifieras med att samla in och kvalitetssäkra hastighetsdata i den nationella vägdatan för att sedan leverera dessa till tjänsteleverantörer och andra på marknaden. ISA är också viktigt ur den aspekten att fler trafikanter sannolikt kommer att efterfråga stöd för att inte överskrida gällande hastighetsgränser i takt med att ATK blir vanligare. I Trafikföreskriftsutredningens betänkande Rikstäckande Databas för Trafikföreskrifter (SOU 2003:119) föreslås att en rikstäckande databas för trafikföreskrifter införs. Uppgifterna i databasen skall enligt förslaget kunna kopplas ihop med den nationella vägdatan. Förslaget har remissbehandlats och remissinstanserna är till övervägande del positiva till förslaget. Ett genomförande av utredningens förslag innebär att trafikinformationssystem kan utvecklas, med direkt tillgång till föreskrifter om hastigheter och övriga trafikföreskrifter av vikt för den enskilda trafikanten och för företagen, och där denna information kopplas till en digital vägnätsskarta.

**Regeringens bedömning:** Bilbältet är bilens viktigaste säkerhetsutrustning. Vägverkets arbete för att stimulera eftermontering av bältespåminnare är därför viktigt.

**Skälen för regeringens bedömning:** En stor andel av dem som dödas i bilolyckor har inte använt bilbälte. Svensk forskning har visat att påminnarsystem har stor potential att öka bilbältesanvändningen. Sedan sommaren 2002 har Euro NCAP premierat bilar med bältespåminnare. Detta har troligen bidragit till att 28 bilmodeller hösten 2003 hade bältespåminnare. Sannolikt kommer en stor mängd biltillverkare att ha bältespåminnare i sina bilar mycket snart. Det är svenska aktörer som på senare tid tagit initiativ till införande av bältespåminnare i fordonen.

En bältespåminnare för eftermontering har utvecklats i samarbete mellan försäkringsbolagen, AB Svensk Bilprovning, enskilda uppfinnare och fordonskomponentindustrin. En sådan påminnare kan vara ett verkningsfullt instrument för att i betydande omfattning minska antalet dödade i trafiken. Vägverket stöder vidareutvecklingen av produkten i syfte att skapa en tillräcklig tillverkningsvolym och därmed minska tillverkningskostnaden. Avsikten är att i första hand utrusta taxiföretags och åkeriers bilar med dessa påminnare. Dessa är högt motiverade och har utvecklade riktlinjer för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Det ger också möjlighet att testa tekniken i större skala och skaffa erfarenheter inför en bred introduktion i den befintliga fordonsparken. En sådan introduktion skulle kunna ske i samband med den ordinarie kontrollbesiktningen.

I avsnitt 7.4.1 behandlas polisens övervakning av bilbältesanvändningen.

### 7.3.4 Ökad kompatibilitet mellan fordon

**Regeringens bedömning:** Sverige bör vara drivande i utvecklingen av kollisionsskydd för alla tunga fordonskategorier inom EU och globalt. Det är från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärt att viktspridningen inom personbilsflottan kan hållas så liten som möjlig. Frågor som berör detta kommer att hanteras i beredningen av Vägtrafikskatteutredningens betänkande.

#### Skälen för regeringens bedömning

##### *Inledning*

I vägtransportsystemet rör sig bl.a. oskyddade trafikanter, personbilar och tunga fordon. Kompatibilitet handlar om att fordon genom sin utformning kan minska skadeverkningarna av en kollision för andra fordon och trafikanter. Då fordonens säkerhet för den egna föraren och de egna passagerarna ökar är det ett naturligt steg att fordonen även utvecklas för att ge ett bättre skydd åt andra trafikanter utanför fordonet. Problem med kompatibiliteten uppstår bl.a. när fordon har olika vikt,

geometri och deformationsegenskaper. En ökad viktspridning i bilparken med stigande fordonsvikter bidrar till ökade risker, särskilt för oskyddade trafikanter och för trafikanter i lättare fordon. Kompatibiliteten mellan fordon och trafikanter delas nedan in i tre huvudgrupper som var och en bör behandlas separat.

#### *Personbilar/oskyddade trafikanter*

Personbilars och andra fordons utformning påverkar den skada som oskyddade trafikanter får vid en kollision. Processen att ta fram provmetoder och krav för skydd av fotgängare har pågått länge. Kunskapen som detta lett till har bl.a. resulterat i ett nytt EG-direktiv; Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter före och vid kollision med ett motorfordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156). Direktivet syftar till att utforma bilarna så att skadorna för fotgängare och andra oskyddade trafikanter minimeras vid en kollision. Direktivet gäller enbart för personbilar under 2,5 ton men avsikten är att det på sikt skall omfatta alla motorfordon under 3,5 ton. Det är enligt regeringens mening viktigt att synsättet att ett fordons utformning kan minska oskyddade trafikanters skador används avseende fler fordonstyper. Lätta och tunga lastbilar samt bussar är fordonstyper där åtgärder kan vidtas för att vid kollisioner minska fotgängares och andra oskyddade trafikanters skador.

#### *Personbilar/tunga fordon*

När lätta fordon kolliderar med tunga fordon händer det ofta att krockkrafterna vida överstiger de dimensioneringsfall man använt vid utvecklingen av det lätta fordonet. Detta problem är särskilt stort vid möteskollisioner på vägar utan mittseparering och med höga hastighetsgränser. För att undvika svåra skador måste de tunga fordonen i dessa fall ha utformats med tanke på de lättare fordonen. Detta gäller framför allt geometriska krav men även energiupptagning och deformationssträcka. Ett första steg i denna riktning är det EG-direktiv som nyligen trätt i kraft och som ställer krav på ett stelt underkörningsskydd för alla nya tunga lastbilar; Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om främre underkörningsskydd för motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156).

Det stela underkörningsskyddet medför att personbilens deformationsegenskaper fungerar som planerat eftersom balksystemen får mothåll i underkörningsskyddet. Skyddet förhindrar vidare att lastbilen kör över personbilen. De stela underkörningsskydden fungerar bra i möteskollisioner vid lägre hastigheter. Vid högre hastigheter måste de kompletteras med en deformationszon på lastbilen. Denna zon kan ge personbilen en längre uppbromsningssträcka och därmed blir påfrestningarna lägre på dem som färdas i bilen.

I dagsläget diskuteras att ändra reglerna för fordonslängd så att de medger ett främre deformationsutrymme på 600 millimeter utan att

fordonens lastförmåga minskar. De båda svenska lastbilstillverkarna Volvo och Scania har båda under hösten 2003 uttryckt intresse för att montera sådana underkörningsskydd på sina fordon om reglerna för fordonslängd ses över.

#### *Personbilar/personbilar*

Även när två personbilar kolliderar med varandra kan kompatibilitetsproblem uppstå. Fordonens massa kan skilja sig åt, de kan ha lasttagande strukturer på olika höjd och de energiupptagande strukturerna kan ha skilda egenskaper. Betydande forskningsinsatser sker inom detta område i dagsläget. I korthet kan fynden sammanfattas i att geometrin har högsta prioritet. Detta innebär att bilarnas deformationsförmåga måste få en chans att fungera som planerat.

Exempel på fordon som i dag har sämre kompatibilitet är s.k. stadsjeepar, pick-upbilar och liknande. Dessa fordonstyper har sin grund i rena terrängfordon, men idag är många av dem varken utvecklade eller används som bruksfordon utan mer som vanliga personbilar. Denna fordonstyp har under senare år blivit allt mer populär, vilket är ett problem både ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. De utmärker sig genom hög markfrigång och hög vikt. Detta utsätter såväl fotgängare och andra oskyddade trafikanter, som andra bilister för högre risker att dödas eller skadas svårt vid kollisioner med dessa fordon jämfört med kollisioner med vanliga personbilar. Vissa tillverkare har lagt viss omsorg vid att ”stadsjeepar” skall vara mindre farliga för andra trafikanter. Speciellt i USA har myndigheterna börjat arbetet med att hantera de speciella problemen med denna fordonstyp.

Det är från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärt att viktspridningen inom personbilsflottan kan hållas så liten som möjligt. Viktskillnaden ökar den totala risken genom att göra kollisionen mycket allvarigare för de som färdas i det lättare fordonet och bara lite bättre för dem som åker i det tyngre fordonet. En mer homogen fordonsflotta är därför önskvärd. Den viktmässiga sammansättningen av fordonsflottan har även betydelse från miljösynpunkt. När lättare och miljövänligare fordon introduceras bör dessa fordon inte utsättas för onödigt stora risker från större och tyngre fordon. För att minska sådana risker kan det införas krav på att de tyngsta fordonen skall förses med kollisionsskydd som i högre utsträckning är anpassat för de mindre fordonen. Sverige skall vara drivande i utvecklingen av kollisionsskydd för tunga personbilar inom EU och FN/ECE.

### **7.3.5 Säkrare användning av mobiltelefon under körning**

**Regeringens bedömning:** Informationsinsatserna om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför bör intensifieras. Det är dock inte motiverat med en lagstiftning som endast tillåter användning av mobiltelefon som kan hanteras utan användning av händerna. Med en förnuftig användning av mobiltelefon under körning tillsammans med utvecklad teknik för trafiksäker telefonering bör riskerna kunna begränsas.

**Vägverkets bedömning:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Arbetsmiljöverket* stöder Vägverkets slutsatser och rekommendationer. Arbetsmiljöverket pekar på att arbetsmiljöperspektivet bör utnyttjas för att på så sätt få fler sätt att sprida information och få till stånd förbättringar. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* instämmer i att ett förbud av handhållen telefon skulle riskera att förmedla det felaktiga budskapet att telefoner i handsfreeutförande löser hela problemet rörande distraktion och ökad risk. Institutet anser att det både finns tekniska och pedagogiska åtgärder som bör vidtas som alternativ, men även komplement, till förbud.

**Skälen för regeringens bedömning:** Forskning visar att körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning. Denna forskning visar också att det främst är samtalet som sådant och dess komplexitet som belastar föraren och därmed distraherar henne eller honom. Distraktionsnivån påverkas inte på något tydligt sätt av vilket telefonsystem som används. Mot bakgrund av detta anser regeringen att det inte är motiverat med en lagstiftning som endast tillåter användning av mobiltelefoner som kan hanteras utan användning av händerna, dvs. det bör inte införas något krav på s.k. handsfree-utrustning.

Att tala i mobiltelefon under körning är en säkerhetsrisk. Även användningen av annan teknisk utrustning i samband med körning torde dock medföra liknande risker för säkerheten. Regeringen anser därför att användandet av mobiltelefoner vid körning måste betraktas i ett större sammanhang. Med en förnuftig användning av mobiltelefon under körning tillsammans med utvecklad mobiltelefoneteknik bedömer regeringen att det går att begränsa säkerhetsriskerna.

Föraren bör iaktta försiktighet vad gäller användning av mobiltelefon under körning och vara medveten om den nedsättning av körförmågan som denna distraktion utgör. I dag används mobiltelefonen många gånger utan att föraren är medveten om denna trafiksäkerhetsrisk. Det behöver utvecklas en ny kultur i frågan. Förarna bör därför informeras om hur körningen och körförmågan påverkas av användning av mobiltelefoner och andra utrustningar i fordonen under körning. Informationen bör riktas till såväl nuvarande körkortshavare som till körkortsaspiranter som en del i körkortsutbildningen. Vägverket bör därför upprätta en informationsplan och informera om vad distraherande aktiviteter i trafiken medför.

Det är viktigt att fördjupa kunskapen vad gäller säkerhetsproblem med mobiltelefoner och användande av annan informationsteknologi i vägtrafik. Därför bör Vägverket i sina djupstudier av dödsolyckor fortsättningsvis undersöka olycksorsaker i fasen just före olyckan. I dag analyseras huvudsakligen bara de skadeförvärrande aspekterna i den s.k. krockfasen.

Det är också viktigt att myndigheterna noggrant följer utvecklingen av teknik i fordonen. Regeringen stöder Vägverkets rekommendation att utrustning som DVD, TV och andra utrustningar med information eller underhållning i bild placeras så att inte föraren kan distraheras visuellt under körning. Detta gäller för såväl eftermonterade system som för integrerade och fabriksinstallerade system. Navigationsutrustning bör dock accepteras som ett system som kan stödja körningen. Det är viktigt

att dessa förarstödssystem är användarvänliga samt uppfyller minimikraven enligt de europeiska principerna för samspelet mellan människa och maskin för informations- och kommunikationssystem i fordon, HMI (Human Machine Interface, gränssnitt mellan människa och maskin).

Regeringen lägger stor vikt vid en fortsatt utveckling av intelligenta förarstödssystem som genom högteknologiska system förbättrar förarens förutsättningar att resa effektivt och säkert i trafiken. Regeringen förutsätter att Vägverket, fordonsindustrin och de andra parterna inom forskningsprogrammet IVSS (Intelligent Vehicle Safety Systems) kommer att bidra till detta.

## 7.4 Polisens trafikövervakning

### 7.4.1 Övergripande strategi

**Regeringens bedömning:** Polisens trafikövervakning bör bli mer effektiv och även fortsättningsvis inriktas på sådana felbeteenden som erfarenhetsmässigt leder till svåra trafikolyckor, t.ex. hastighetsöverträdelser, trafikonykterhet och bristande bilbältesanvändning.

**Skälen för regeringens bedömning:** En god regelefterlevnad hos trafikanterna är en grundläggande förutsättning för en säker vägtrafik. På regeringens uppdrag har Rikspolisstyrelsen år 2001 utarbetat en nationell strategi för polisens trafikövervakning. Strategin utgår från den klara förutsättningen att trafikövervakningen bör inriktas på de felbeteenden som erfarenhetsmässigt leder till svåra trafikolyckor. Övervakningen inriktas därför främst på hastighetsöverträdelser, trafikonykterhet och bristande bilbältesanvändning. I strategin pekas också den tunga trafikens framförande, skick och beteendeövervakning (omkörningar, rödljuskörningar och avstånd till framförvarande fordon) ut som ytterligare områden av särskild vikt.

Det totala antalet rapporterade hastighetsöverträdelser har ökat från 137 600 år 2001 till 153 700 år 2003. Trots detta är inte utvecklingen av medelhastigheten på det statliga vägnätet under kontroll. Medelhastigheten bör sänkas med upp till 10 procent på landets vägnät för att vi skall kunna nå det för år 2007 uppsatta etappmålet. Detta bör bl.a. ske genom den effektivisering av övervakningen som beskrivs i avsnitt 7.4.2 om automatisk hastighetskontroll. Sänkta medelhastigheter minskar också bränsleförbrukningen och utsläppen av koldioxid.

Polisen har en viktig roll när det gäller att bekämpa trafikonykterheten. Enligt strategin för trafikövervakning bör varje polisiärt påkallat möte med en förare av motordrivet fordon innebära att föraren lämnar ett alkoholutandningsprov. Jämfört med situationen under den första hälften av 1990-talet har antalet alkoholutandningsprov sjunkit betydligt. År 1995 gjordes ca 1 500 000 prov. Under senare år har dock antalet utandningsprov åter ökat från omkring 1 146 000 år 1997 till ca 1 382 900 år 2003. Under år 2003 har ett mobilt bevisinstrument för



alkoholutandningsprov tagits i bruk, vilket kan öka effektiviteten i polisens arbete.

Genom en skärpning i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott infördes den 1 juli 1999 en nollgräns för narkotikaklassade substanser som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i blodet vid framförande av motordrivna fordon. Genom lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken gavs polisen också möjligheter att undersöka ögonen på en förare som misstänks för att vara narkotika påverkad med hjälp av exempelvis en pupillometer. År 1998 uppgick antalet misstänkta narkotikapåverkade förare till ca 700. Motsvarande siffra för år 2002 är 5 072. Lagändringarna och utbildningen av poliser i att kunna upptäcka narkotikapåverkade förare är exempel på åtgärder som medfört en ännu bättre och mer effektiv trafikövervakning.

Polisens övervakning av bilbältesanvändningen syftar givetvis främst till att få fler biltrafikanter att använda denna skyddsutrustning. Bakgrunden till att bilbältesanvändningen är en prioriterad uppgift för polisens trafikövervakning är att personer utan bilbälte är överrepresenterade bland dem som mister livet i trafikolyckor med bil. Av dem som under ett år dödas i trafikolyckor med bil är ca 150 personer utan bälte. Satsningen på övervakning av bilbältesanvändningen har lett till att antalet primärrapporter och ordningsförelägganden för bilbältesbrott har ökat från 34 387 år 2001 till 42 949 år 2003. Vidare höjde Riksåklagaren år 2002 ordningsbotsbeloppet för bilbältesanvändning från 300 till 600 kronor, se SFS 2002:729. Vid denna ändring genomfördes också framgångsrika bilbälteskampanjer. Bilbältesanvändningen har härefter ökat, främst i tätort.

#### 7.4.2 Övervakning av hastighet genom utbyggnad av automatisk trafiksäkerhetskontroll

**Regeringens bedömning:** Systemet med Automatisk Trafiksäkerhetskontroll (ATK) med kamera har visat sig få mycket positiva effekter på trafiksäkerheten, och skall därför fortsätta. En utredare tillsätts som skall pröva förutsättningarna för att utvidga och permanenta verksamheten med ATK samt lämna förslag på hur verksamheten skall finansieras.

**Skälen för regeringens bedömning:** Som tidigare har konstaterats är det helt avgörande för att nå etappmålet för år 2007 att trafikanterna förmås följa gällande hastighetsbegränsningar. Hastigheten har också betydelse för flera av de miljöpolitiska målsättningarna. En stor del av det totala trafikarbetet sker i dag över gällande hastighetsbegränsning. För att åstadkomma en bättre regelefterlevnad på detta område kan dels infrastrukturen behöva förbättras och dels vissa förändringar av hastighetsgränssystemet behöva göras. På kort sikt bör dock en mer effektiv övervakning kunna ge en betydligt bättre hastighetsanpassning än vad som är fallet i dag.

Ett av de viktigaste instrumenten för att åstadkomma en bättre efterlevnad av hastighetsgränserna är systemet för Automatisk Trafiksäkerhetskontroll med kamera (ATK). Motivet för användning av ATK är att få en förebyggande effekt på platser som bedöms farliga och

där det råder dålig hastighetsanpassning och där inga andra åtgärder planeras. För att så få trafikanter som möjligt skall behöva bötfällas skall informationen om att kameror används för övervakning i syfte att öka säkerheten tydligt redovisas.

En försöksverksamhet med ATK har genomförts i samarbete mellan Rikspolisstyrelsen (RPS) och Vägverket. Försöksverksamheten påbörjades under sommaren 2001. Vid utgången av år 2003 övervakades hastigheten med kameror på 40 vägavsnitt. Den sammanlagda väglängden var 609 kilometer och antalet mätskåp var 286. Antalet tillgängliga kameror var 49. Under 2004 kommer ytterligare 10 vägavsnitt omfattande 230 kilometer och ca 65 mätskåp att tas i drift.

RPS har utvärderat försöksverksamheten och konstaterat en minskning av antalet personskadeolyckor och framför allt antalet dödsolyckor på de övervakade sträckorna. Samhällsekonomiskt är övervakningsmetoden en av de mest kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärderna. Det råder en stor enighet mellan Vägverket och RPS om att ATK är samhällsekonomiskt effektivt.

Under försöksperioden har tekniken för ATK utvecklats betydligt. Det system som Vägverket och RPS nu överväger att införa innebär att varje mätplats förses med en digital kamera, där igångsättning och bildöverföring sker elektroniskt. Polisen överväger inrättandet av en eller flera centrala utredningsenheter som på ett effektivt sätt kan utreda uppkomna ärenden. Diskussioner förs också om att kunna använda systemet för en bättre hastighetsanpassning i tätorter.

Regeringen avser att tillsätta en utredare som med utgångspunkt i de diskussioner som förs mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket, skall pröva förutsättningarna för att utvidga och permanenta verksamheten med ATK samt lämna förslag på hur verksamheten skall finansieras. Utredaren skall också pröva en lokalisering av verksamheten till Kiruna. Utredaren skall arbeta i nära samarbete med Rikspolisstyrelsen och Vägverket. Utredaren beräknas kunna lämna en redovisning av uppdraget till regeringen under augusti 2004.

### **7.4.3 Samordning av flygande inspektioner**

Flygande inspektioner görs för att kontrollera skick och utrustning hos fordon som anträffas på väg. Flygande inspektion förrättas av bilinspektör eller polisman som förordnats av Rikspolisstyrelsen. Förrättningsmannen kan biträdas av tekniker som också förordnats av Rikspolisstyrelsen. De flygande inspektionerna skall i princip följa samma kontrollschema som används vid den ordinarie återkommande kontrollbesiktningen hos AB Svensk Bilprovning.

Flygande inspektion är ett värdefullt komplement till den periodiska kontrollbesiktningen och ger en viss säkerhetsmarginal i samband med utglesning av den återkommande fordonskontrollen. Inspektionerna bidrar också till att skapa rättvisa konkurrensvillkor när det gäller kvaliteten på underhållet av fordon mellan transportföretagen. De flygande inspektionerna avsåg från början endast system, komponenter och funktioner av betydelse för trafiksäkerheten. Kontroll av fordonens miljöegenskaper infördes år 1996.

Riksdagens revisorer har granskat de flygande inspektionerna och AB Svensk Bilprovningens verksamhet. I anledning av revisorerens rapport Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten (2000/01:RR9), gav regeringen ett uppdrag till Vägverket att tillsammans med Rikspolisstyrelsen överväga vilka åtgärder som borde vidtas för en förstärkt samordning av verksamheten. Uppdraget redovisades av Vägverket i december 2001.

I enlighet med de diskussioner som följde mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket efter redovisningen av uppdraget överfördes Vägverkets anslag för flygande inspektioner till polisorganisationen, se prop. 2003/04:1 s. 38. Genom att det ekonomiska och operativa ansvaret för de flygande inspektionerna på väg samordnas till polisorganisationen ges bättre förutsättningar för enhetlig verksamhet över landet.

## 7.5 Sanktioner och verkställighet

### 7.5.1 Ägaransvar

I Trafikutskottets betänkande 2002/03:TU4 behandlar utskottet frågan om kameraövervakning och ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Utskottet konstaterar att överträdelser av hastighetsgränser är ett betydande trafiksäkerhetsproblem. För att åstadkomma en bättre regelfosterlevnad krävs enligt utskottet en rad åtgärder, varav en förbättrad trafikövervakning är en. Utskottet ser därför positivt på den under senare år utökade automatiska hastighetsövervakningen med kameror. Enligt utskottet skulle emellertid den automatiska hastighetsövervakningen kunna bli mer effektiv genom en förändring av ägaransvaret. En sådan förändring skulle enligt utskottet kunna underlätta identifieringen av den straffskyldige, exempelvis genom att fordonsägaren är skyldig att lämna uppgifter om föraren. Utskottet anger som sin mening att det är angeläget att skyndsamt se över förutsättningarna för att förändra ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser i syfte att effektivisera den automatiska kameraövervakningen. Vidare anser utskottet att det bör ankomma på regeringen att bedöma hur utredningsarbetet bör bedrivas. Utskottet föreslog därför att riksdagen skulle ge regeringen till känna vad utskottet anfört om att skyndsamt se över förutsättningarna för att förändra ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2002/03:161).

Med anledning av bl.a. riksdagens tillkännagivande beslutade regeringen den 19 maj 2004 att tillsätta en särskild utredare. Utredaren skall utreda förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid en överträdelse av bestämmelser om högsta tillåtna hastighet eller av någon annan trafikregel som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system (dir. 2004:74).

Utredaren skall enligt direktiven analysera följande ansvarsformer.

– Bötespåföljden för de aktuella trafikbrotten ersätts av en administrativ sanktionsavgift som fordonets ägare är skyldig att betala.

– Fordonets ägare är skyldig att uppge vem som körde fordonet.

Det står utredaren fritt att även analysera andra tänkbara system där grundregeln är att ägaren hålls ansvarig.

Utredaren skall vid analysen särskilt uppmärksamma de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ägaransvar. I samband med analysen skall utredaren pröva hur dessa ansvarsformer förhåller sig till svensk rättstradition och till de rättsprinciper som ligger till grund för den svenska lagstiftningen. Andra juridiska frågeställningar som utredaren skall undersöka är om ett ägaransvar skapar problem när det gäller gränsdragningen mot andra, allvarigare, brott i trafiken t.ex. vårdslöshet i trafik, hur ett ägaransvar påverkar möjligheten till körkortsåterkallelse samt vilka åtgärder som den som vill undvika sitt ansvar som ägare kan komma att vidta, t.ex. att registrera en underårig eller en juridisk person som ägare till fordonet eller att låta montera bort registreringsskyltarna eller på något annat sätt göra dem osynliga.

Utredaren skall också bedöma vilka konsekvenser införandet av de olika formerna av ägaransvar kan förväntas få. Framför allt skall utredaren rikta in sig på de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna. Utredaren skall dock även bedöma vilken acceptans ett ägaransvar kan väntas få hos allmänheten, vilka effektivitetsvinster i trafikövervakningen införandet av någon form av ägaransvar skulle få samt vad införandet av ett sådant ansvar skulle betyda för den enskildes rättssäkerhet. Vidare skall utredaren analysera vilka konsekvenser ett införande av en avgiftssanktion kan få utifrån sanktionens handlingsdirigerande verkan.

Vid sin analys av ett system där fordonets ägare åläggs en skyldighet att uppge vem som körde fordonet, skall utredaren särskilt överväga hur ett sådant system förhåller sig till den s.k. passivitetsrätten som följer av artikel 6 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. I rätten till en rättvis rättegång ligger – såsom Europadomstolen uttolkat artikel 6 – en rätt för den som anklagats för brott att inte behöva belasta sig själv genom att göra medgivanden eller tillhandahålla belastande material. Rätten till passivitet skulle främst kunna aktualiseras om det är ägaren själv som framfört fordonet men denne inte kunnat identifierats vid den automatiska hastighetsövervakningen. Vidare skall utredaren överväga på vilket sätt en upplysningsplikt för ägaren skulle förhålla sig till ägarens möjligheter och eventuella skyldigheter att hålla sig underrättad om vem som framfört fordonet.

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 30 september 2005.

### **7.5.2 Verkställighet av böter för trafikbrott m.m.**

Utvecklingen av den inre marknaden för transporttjänster förutsätter likvärdiga spelregler för operatörerna. Regeringen beslutade i juni 2001 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att överväga behovet av att ändra det svenska regelverket för att i större utsträckning än i dag förmå utländska förare – och i förekommande fall utländska fordonsägare – att

betala böter och avgifter som har ålagts för förseelser mot trafiklagstiftningen. Utredaren begränsade i sitt betänkande Verkställighet av vissa trafikböter/trafikavgifter för utländska trafikanter (SOU 2002:72) de föreslagna verkställighetsåtgärderna till överlastavgifter som skall påföras utomnordiska fordonsägare. Förslagets avgränsning motiverades bl.a. av att viss EU-verkställighetsreglering kommer att införas och att denna omfattar trafikböter. För en kortfattad beskrivning av EU-regleringen se avsnitt 10.1.2. Se även avsnitt 10 i fråga om verkställighet av överlastavgifter.

### 7.5.3 Bötesstraffets storlek

**Regeringens bedömning:** Det bör snarast övervägas hur penningbetsbeloppen på ett lämpligt sätt kan anpassas till den förändring av främst penningvärdet som skett sedan år 1992, då bötesbeloppen senast ändrades. I detta sammanhang kan det också finnas anledning att överväga om en sådan anpassning också bör föranleda någon förändring av högsta och lägsta dagsbot.

**Skälen för regeringens bedömning:** För de flesta brotten på vägtrafikens område är det föreskrivet böter, vanligen i form av penningböter. Endast vid allvarigare trafikbrottslighet, t.ex. rattfylleri, finns fängelse i straffskalan. Som exempel på brott för vilka straffet är penningböter kan nämnas nästan samtliga brott enligt trafikförordningen (1998:1276), bl.a. hastighetsöverträdelser och körning mot rött ljus. Vidare stadgas penningböter som straff för brott enligt bestämmelserna om kör- och vilotider i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet och förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter.

Bestämmelserna om böter finns i 25 kap. brottsbalken. Dessa bestämmelser är generella och gäller för samtliga brott oavsett om de är begångna vid vägtrafik eller inte. En mycket stor del av de brott som bestraffas med penningböter avser dock överträdelser av olika trafikregler. Drygt hälften av alla domar och strafförelägganden rörande penningbötesstraff (ca 10 000) avsåg år 2002 olika typer av trafikbrott. Till detta skall läggas att det år 2002 utfärdades över 200 000 förelägganden av ordningsbot avseende sådana brott. Utformningen av penningbötesstraffet har därför särskild betydelse på vägtrafikområdet.

Enligt 25 kap. 1 § brottsbalken skall böter dömas ut, enligt vad som är föreskrivet för brottet i fråga, i dagsböter, penningböter eller normerande böter. Är viss bötesform inte föreskriven för brottet döms böter ut i form av dagsböter eller, om brottet bör föranleda ett lägre straff än 30 dagsböter, i penningböter. Enligt 25 kap. 3 § brottsbalken skall penningböter för ett brott bestämmas till ett visst belopp om lägst 100 kronor och högst 2 000 kronor. Enligt 25 kap. 2 § brottsbalken bestäms dagsböter till minst 30 och högst 150 stycken. Antalet dagsböter bestäms framför allt i förhållande till brottets straffvärde. Varje dagsbot bestäms, främst med hänsyn till den tilltalades inkomster, till ett belopp

om minst 30 kronor och högst 1 000 kronor. Dagsböter används även som tilläggsstraff för brott på fängelsenivå, t.ex. i kombination med villkorlig dom.

Det högsta och lägsta beloppet för penningböter samt det lägsta dagsbotsbeloppet ändrades senast den 1 januari 1992 (se SFS 1991:240). Sedan dess har det skett vissa försämringar i penningvärdet. Samtidigt har den allmänna pris- och lönenivån höjts. Dessa förändringar har medfört en viss urholkning av främst penningbötesstraffet. För att penningböter skall kunna vidmakthållas som en användbar sanktion är det nödvändigt att ta igen den eftersläpning som skett i förhållande till den ekonomiska utvecklingen i samhället. Regeringen avser därför att snarast överväga hur penningbotsbeloppen på ett lämpligt sätt kan anpassas till den förändring av främst penningvärdet som skett sedan år 1992, då bötesbeloppen senast ändrades. I detta sammanhang kan det också finnas anledning att överväga om en sådan anpassning också bör föranleda någon förändring av högsta och lägsta dagsbot.

Som konstateras ovan bestraffas många av brotten på vägtrafikens område med penningböter. Detta sker vanligen genom att polisen i samband med att överträdelsen uppdragas utfärdar ett föreläggande av ordningsbot enligt bestämmelserna i 48 kap. rättegångsbalken. Bötesbeloppet fastställs då i det enskilda fallet med ledning av Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott (SFS 1999:178). I dessa föreskrifter har riktlinjer givits för vilket penningbotsbelopp som bör utfärdas för olika typer av trafikbrott. Riktlinjerna har bestämts inom de beloppsramar som bestämmelserna i brottsbalken sätter upp. En förändring av dessa ramar torde föranleda Riksåklagaren att göra en översyn av föreskrifterna om ordningsbot för vissa brott.

#### **7.5.4 Utredning om påföljder för rattfylleri och sjöfylleri**

Strafflagstiftningen är en viktig del i statens åtgärder för att minska rattonykterheten. Regeringen har därför tillkallat en utredare som skall göra en utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen, sådana påföljdsfrågor som har anknytning till rattfylleribrottet samt vissa andra frågor som har betydelse vid utredning och lagföring av rattfylleribrottslighet (dir. 2003:174). Uppdraget omfattar även att i de avseenden som framgår av dessa direktiv fortsätta Sjöfylleriutredningens arbete med översynen av sjöfyllerilagstiftningen.

Utredaren skall se över de reformer som gjorts under 1990-talet gällande rattfylleribrottet. Vidare skall en utvärdering ske av hur 1990-talets förändringar av påföljdssystemet har tillämpats när det gäller rattfylleribrottslighet.

Utredaren skall också överväga vissa andra frågor som har samband med rattfylleribrottsligheten. Det gäller bl.a. hur bestämmelserna om vållande till annans död har tillämpats då brottet skett i samband med rattfylleri. Utredaren skall vidare undersöka om det behövs ytterligare åtgärder för att stödja brottsoffren samt överväga på vilket sätt brottsoffrens erfarenheter kan tas till vara i arbetet mot rattfylleribrottsligheten. Utredaren skall även se över vissa frågor som har att göra med polisens möjligheter att utreda misstänkta rattfylleribrott. Det gäller bl.a. frågan

om s.k. eftersupning – dvs. invändningar från den som misstänks för ett rattfylleribrott att alkoholen har förtärts efter färden. Vissa frågor som har samband med sekretessen inom bl.a. hälso- och sjukvården skall också ses över, bl.a. om möjligheterna för polisen att genom blodprov säkra bevisning om misstänkta rattfylleribrott bör öka.

Utredaren skall även studera projekt inom EU och i Norden gällande rattfylleri samt utländsk rätt i den mån det behövs.

Uppdraget skall slutredovisas senast den 16 december 2005. Vissa frågor kan, om utredaren finner det lämpligt, redovisas i ett delbetänkande senast den 17 december 2004.

### 7.5.5 Tillfälligt omhändertagande av egendom

Polisrättsutredningen föreslog i slutbetänkandet Tvångsmedel enligt 27 och 28 kap. RB samt polislagen (SOU 1995:47) bl.a. att det i polislagen (1984:387) skulle införas en bestämmelse om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra brott. Remissinstanserna tillstyrkte förslaget eller lämnade det utan erinran. Förslaget har inte lett till lagstiftning. Under hösten 2003 har inom Justitiedepartementet utarbetats promemorian Tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott (Ju2003/9828/PO). Promemorian har varit föremål för remissbehandling. Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran. Regeringen lägger denna dag fram förslag om nya bestämmelser i polislagen som innebär att polisen ges möjligheter att tillfälligt omhänderta egendom för att förhindra rattfylleribrott (prop. 2003/04:159).

Förslaget innebär att om det av särskilda skäl kan anses föreligga risk för att brott enligt 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kommer att förövas, får en polisman, i syfte att förhindra brottet, tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för brottet eller, om så krävs, fordonet. Omhändertagandet skall upphöra så snart det inte längre finns skäl för det och får inte vara längre än 24 timmar.

Vidare föreslås att egendom som inte hämtas ut när omhändertagandet har upphört skall tas om hand i enlighet med bestämmelserna i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. Egendomen skall således kunna förstöras eller säljas för statens räkning.

Förslaget innebär att polisen ges en möjlighet att på ett enkelt sätt omedelbart kunna avvärja ett förestående rattfylleribrott. Det huvudsakliga syftet med bestämmelsen är att ge polisen ett uttryckligt lagstöd för att omhänderta fordonsnycklar. I undantagsfall kan det emellertid finnas situationer där det kan bli fråga om att omhänderta själva fordonet.

Den föreslagna åtgärden syftar till att ge polisen ett enkelt och effektivt verktyg för att förhindra rattfylleri och därigenom allvarliga olyckor. För att denna åtgärd skall bli effektiv krävs dock att polisen ges reella möjligheter att omhänderta egendomen om den inte överlämnas frivilligt. Regeringen föreslår därför att polisen ges möjlighet att kroppsvisitera den som kan komma att göra sig skyldig till rattfylleri och genomsöka det fordon som kan komma till användning vid brottet i syfte att finna egendomen. Utgångspunkten bör emellertid alltid vara att försöka

verkställa beslutet utan att dessa åtgärder används. I de fall åtgärderna ändå måste tillgripas, skall dessa genast avbrytas när föremålet påträffas. Prop. 2003/04:160

### 7.5.6 Ökade möjligheter att förverka fordon vid trafikbrottslighet

Enligt 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott får ett fordon som använts vid brott enligt den lagen förverkas, om det behövs för att förebygga fortsatt brottslighet och ett förverkande inte är oskäligt. Förverkande kan komma i fråga bl.a. vid olovlig körning och rattfylleri.

På uppdrag av Justitiedepartementet har en översyn gjorts av denna reglering. Bakgrunden till översynen är vissa frågeställningar som har uppmärksammats vid tillämpningen av bestämmelsen. Utredaren har lämnat förslag till lagändringar som ger utvidgade möjligheter att förverka fordon i vissa fall. Syftet med förslagen är att förebygga trafikbrott och förbättra trafiksäkerheten. Enligt förslaget skall trafikfarliga fordon med låga värden i princip alltid förklaras förverkade om de har använts vid allvarliga trafikbrott. Fordonet skall också enligt förslaget kunna förverkas oavsett vem det tillhör. Förslagen, som presenteras i departementspromemorian *Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet* (Ds 2004:24), har remitterats. Remisstiden går ut den 13 september 2004.

## 7.6 Trafiksäkerhetsforskning

Både nollvisionen och etappmålet till år 2007 ställer stora krav på att omsätta befintlig trafiksäkerhetskunskap i utveckling av olika produkter och tjänster. I den mån det behövs bör också ny trafiksäkerhetskunskap tas fram. Inte minst är det viktigt att den nya informationsteknologins potential utnyttjas i trafiksäkerhetshöjande syfte. Utveckling och implementering av stödjande teknik inom vägtrafiken är nödvändig för att nollvisionen skall kunna förverkligas. Nollvisionen ställer också krav på en fortsatt långsiktig kunskapsuppbyggnad inom området.

Det är sällan en enskild faktor som är orsak till att människor dödas eller skadas allvarligt i vägtransportsystemet. Oftast är det frågan om att systemets olika delar inte har fungerat tillfredsställande tillsammans. Eftersom det är olika aktörer som ansvarar för olika delar av vägtransportsystemet behövs betydligt mer gränsöverskridande forskning där exempelvis väghållare och bilindustri gemensamt försöker hitta lösningar på komplexa trafiksäkerhetsproblem.

Det finns en god tradition av samverkan mellan staten och näringslivet på området fordon och transporter. Samarbetet har visat sig fruktbart och resulterat i teknisk utveckling som bidragit till bättre fordon och inneburit affärsmöjligheter för svenska företag. Mot bakgrund av de positiva erfarenheterna av detta samarbete och de utmaningar samhället står inför i strävan att utveckla ett säkert vägtransportsystem initierades IVSS-programmet (Intelligent Vehicle Safety Systems) genom propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20).



I samhället har det under många år byggts upp en gedigen kunskap kring de riskfaktorer som påverkar uppkomsten av trafikskador. Det finns också en stor kunskap om de tekniska och beteendemässiga förändringar som leder till ökad trafiksäkerhet. Fortfarande brister dock kunskapen om hur man effektivast omsätter denna kunskap i praktisk handling för att åstadkomma ett säkrare vägtransportsystem. Det är en stor utmaning att successivt utveckla regelverk och incitamentssystem för att åstadkomma sådana förändringar. Det finns flera exempel på förändringsprocesser och nya åtgärder som genomförs med anledning av beslutet om nollvisionen. Det är viktigt att på ett vetenskapligt sätt utvärdera dessa förändringsprocessers och åtgärders effektivitet.

## 8 Utsatta trafikantgrupper och transportslag

### 8.1 Barnet som trafikant

Nollvisionens utgångspunkt är att vägtransportsystemet skall utformas så säkert att trafikanter som följer gällande trafikbestämmelser inte skall behöva betala med sitt liv eller sin hälsa. De mest utsatta trafikantgruppernas behov av trafiksäkerhet skall huvudsakligen vara styrande vid systemutformarnas val av trafiksäkerhetsåtgärder. Detta innebär att systemutformarna har särskilt stora krav på sig då det gäller exempelvis barn, funktionshindrade och äldre personer samt då det gäller särskilt olycks- eller skadedrabbade trafikantgrupper som mopedförare samt unga och nyblivna bilförare.

Nästan en fjärdedel av Sveriges befolkning är barn under 18 år. Barn är en mycket heterogen grupp med dels olika utvecklings- och mognadsnivå, dels skilda behov och önskemål när det gäller förflyttning i trafiksystemet. De bör emellertid alla tillförsäkras goda möjligheter att förflytta sig och resa säkert samt få bästa möjliga tillgänglighet till hela vägtransport- och kollektivtrafiksystemet.

Sverige har en internationellt sett hög trafiksäkerhet även för barn. Antalet barn under 15 år som dödas i trafiken har sedan 1960-talet minskat från ca 130 per år till dagens 20–30 per år. Även om minskningen delvis kan bero på att barns rörelsefrihet har minskat är det troligen de åtgärder som vidtagits för att skapa säkra närmiljöer för barn och ett bättre skydd i form av bälten och bilbarnstolar som har bidragit mest till nedgången. Trots detta är olyckor i vägtrafiken en av de vanligaste orsakerna till att barn dör och skadas allvarligt. I åldersgruppen 0–15 år utgör trafikolyckorna 60 procent av dödsolycksfallen. Motsvarande andel i åldern 15–19 år är hela 80 procent.

I åldrarna 0–19 år ökar risken att dö eller skadas svårt för varje nytt sätt att ta sig fram i trafiken som barnet börjar använda. Skadekurvan stiger då barnen börjar cykla; i mopedåldern, samt vid 18–19 års ålder då många börjar köra bil.

Före skolåldern är risken att dödas i trafiken låg och gäller nästan helt barn som färdas i bil. Sverige har en lång tradition av god barnsäkerhet i bil. Detta har kommit till uttryck bl.a. i att 90 procent av de barn som åker bil använder bilbälte. Användningen av bakåtvända bilbarnstolar upp till ca fyra års ålder är också hög. Trots detta inträffar de flesta trafikolyckor där barn dödas när de färdas som passagerare i bil. Drygt 20 barn per år dödas i sådana olyckor. Bara i hälften av dessa fall är barnen korrekt fastspända. En fjärdedel skulle ha överlevt om de hade använt bilbälte och bälteskudde eller bilbarnstol på ett korrekt sätt.

I jämförelse med barn som ännu inte nått skolåldern vistas barn i åldern 6–14 år mer i trafiken, både som bilpassagerare och som gång- och cykeltrafikanter. Trots att biltrafiken har ökat under de senaste tio åren har antalet barn som dödas eller skadas i trafiken minskat. Många forskare anser att detta till viss del beror på att den ökade bilismen begränsar barns rörelsefrihet i närmiljön, såsom när det gäller användning av lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Föräldrar undviker den upplevda risken för att deras barn skall skadas i trafiken genom en högre grad av övervakning och begränsningar i barnens rörelsefrihet. Utvecklingen går mot att barn rör sig allt mindre på egen hand. Detta har en rad negativa konsekvenser i form av ökade kostnader och tidsåtgång för föräldrar som skjutsar sina barn, ökad biltrafik vid skolor och i samband med fritidsaktiviteter, samt minskade möjligheter för barn att rutinmässigt underhålla sin fysiska kondition. Det hindrar också barnen från att utveckla ett oberoende och röra sig på egen hand i samhället. För att motverka dessa negativa konsekvenser och öka barnens rörelsefrihet krävs flera samverkande åtgärder. Arbetet med att göra barns skolvägar säkra måste kombineras med andra åtgärder för att barn och föräldrar skall känna sig trygga med att barn själva tar sig till skolan och andra aktiviteter.

För att öka barns rörelsefrihet har väghållarna, och då särskilt kommunerna, gjort stora satsningar för att skapa säkra och trygga närmiljöer för barn. Sedan Svenska Kommunförbundet gav ut skriften "Lugna Gatan" år 1998 har mer än 190 kommuner genomfört delar av de analyser som beskrivs i skriften. Till följd av detta har antalet vägsträckor och zoner där den högsta tillåtna hastigheten begränsats till 30 kilometer i timmen ökat. Vidare har analyserna lett till att biltrafiken har separerats från de oskyddade trafikanterna och att fysiska åtgärder har vidtagits för att sänka hastigheten. Det är angeläget att dessa satsningar fortsätter och att allt fler kommuner arbetar aktivt för tryggare närmiljöer för barn.

Inom ramen för nationell samling för en ökad trafiksäkerhet har aktörer på nationell nivå åtagit sig att genomföra åtgärder och inlett samarbeten för att åstadkomma mer effektiva trafiksäkerhetsåtgärder på vissa nyckelområden, varav ett är barn och unga. Det har också inletts liknande arbeten på regional och lokal nivå.

Regeringen tillsatte i oktober 2001 en delegation, som antog namnet Barnsäkerhetsdelegationen, med uppgift att arbeta med frågor om säkerhet och förebyggande av skador i barns och ungdomars miljö.

Delegationen har överlämnat delbetänkandet Barns rätt till säkra och utvecklande miljöer – framtida huvudman (SOU 2003:19). I slutbetänkandet – Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling (SOU 2003:127) – analyserar delegationen barns skador och lämnar förslag till åtgärder som kan förebygga eller förhindra olyckor inom olika områden. Delegationen framhåller följande fyra viktiga områden som bör beaktas i det framtida arbetet med barns säkra och utvecklande miljöer:

- Öka barns inflytande i de beslut som gäller deras vardag.
- Kunskapen om skadors sociala bakgrundsfaktorer måste fördjupas.
- Säkerhet och utveckling är varandras förutsättningar. Barn och ungdomar har rätt att växa upp i en miljö där de kan leka fritt, anta utmaningar, successivt öka sin aktionsradie och sin självständighet utan att riskera att dö eller skadas allvarligt.
- Ungdomar är en bortglömd grupp. En stor del av det svenska skadeförebyggande arbetet har fokuserats på de yngre barnen.

Delegationen konstaterar bl.a. att vägtrafiken står för den största andelen dödsfall under hela barn- och ungdomstiden och andelen ökar med stigande ålder. Delegationen lämnar också en rad förslag för att öka trafiksäkerheten och rörelsefriheten för barn och ungdomar. Delegationens slutbetänkande har remitterats under våren 2004.

### 8.1.1 Trafikundervisning i skolan

**Regeringens bedömning:** Kunskaper om trafik och attityder till riskbeteenden i trafiken är något som måste byggas upp under lång tid. Det är därför viktigt att trafikundervisningen i skolan ger goda kunskaper om trafik och goda attityder till trafikbeteenden.

**Skälen för regeringens bedömning:** Tidigare ansåg man att barn genom inläring av regler, trafikmärken och trafikbeteenden kunde bli bättre trafikanter. Barnpsykologen Stina Sandels forskningsresultat visade dock redan under 1960-talet att barn inte kan prestera över sin mognadsnivå och inte heller tränas till ett konsekvent korrekt beteende i en komplex trafikmiljö. Det beror bl.a. på att barns uppfattningsförmåga samt syn och hörsel inte är färdigutvecklade förrän i tonåren. Yngre barn har sämre förutsättningar både att se och att synas eftersom de är små till växten. De är också mer benägna att handla impulsivt, har svårt för att sätta sig in i andra trafikanters tänkande och ta hänsyn till det.

I dag anser man att yngre barn har svårt att generalisera teoretiska kunskaper till praktiskt beteende. Däremot kan barn tillsammans med föräldrar, daghemspersonal, lärare eller andra vuxna träna upp färdigheter i verklig miljö. Yngre barn har dock svårt att använda sig av dessa

färdigheter på egen hand. Kunskaper om trafik är dock något som måste byggas upp på lång sikt. Kännedom om närmiljö och diskussioner kring trafiksäkerhet och beteenden i trafiken i yngre åldrar kan följas upp under skoltiden. Det skall kännas naturligt för den som skall börja köra moped – och senare andra fordon – att köra nykter, bära hjälm, använda bilbälte och i övrigt respektera trafikregler.

Trafiksäkerhet är en viktig samhällsfråga som berör de flesta medborgare under hela livet. Kunskaper om trafik och kommunikationer har stor betydelse för en individs rörelsefrihet och möjligheter att över huvud taget tillgodogöra sig de möjligheter som finns i samhället. Skolan och barnomsorgen har en betydelsefull roll i det långsiktiga arbetet för ett hållbart, säkert och miljövänligt transportsystem. Trafikkunskap tillhör de ämnesövergripande kunskapsområden som skall integreras i olika ämnen. För att få en långsiktig utveckling mot en vägtrafik utan hälsoförluster krävs det att framtidens trafikanter tidigt får insikter om nollvisionen och trafiksäkerhet. Därför är det viktigt med en bra och systematisk trafikundervisning i skolan. Regeringen har gett Statens skolverk i uppdrag att kartlägga omfattningen av trafikundervisningen i grundskolan och undersöka hur den integreras i undervisningen i olika ämnen. Skolverket skall lyfta fram exempel på bra trafikundervisning och efter samråd med Vägverket komma med förslag på hur trafikundervisningen kan förbättras i grundskolan. Uppdraget skall redovisas senast den 1 december 2004.

### 8.1.2 Skolskjuts

Att åka skolskjuts i buss är ett jämförelsevis säkert sätt att ta sig fram i trafiken. De olyckor som inträffar i samband med skolskjutsning sker oftast utanför bussen vid av- och påstigning, då barn tar sig över vägen eller när de väntar vid hållplatsen. Vägverket har i projektet ”Barns resor till och från skolan” undersökt möjligheterna att förbättra säkerheten vid sådana resor.

Varje dag åker 250 000 barn i förskoleklass och grundskola skolskjuts till en kostnad av ca 1,6 miljarder kronor per år. Av resorna sker 70 procent med upphandlad skolskjuts medan resten av resorna sker med ordinarie linjetrafik.

Det är i dagsläget inte möjligt att med hjälp av uppgifter i det av Vägverket förda informationssystemet om skador och olyckor inom vägtransportsystemet, STRADA, avgöra om barn har skadats eller dödats i samband med skolskjutsning. Däremot är det möjligt att ta fram uppgifter om olyckor i vilka barn och bussar har varit inblandade. Jämfört med andra färdmedel är det säkert att åka buss. Med tanke på antalet passagerare kan dock en enda olycka få svåra konsekvenser. De största riskerna för barn som färdas med buss är dock vägen till och från hållplats, förflyttning vid hållplats och vid av- och påstigning. Som passagerare i bussar dödades under åren 1997–2000 ett barn och tio barn skadades. Under samma period var det 11 barn som dödades och 83 som skadades när de som oskyddade trafikanter blev påkörda av bussar.

Barnsäkerhetsdelegationen har i sitt slutbetänkande föreslagit att statistiken över skadehändelser i samband med skolskjutsar bör

förbättras. Delegationen föreslår vidare att nationella riktlinjer för kommunernas upphandling av skolskjuts skall utarbetas och att metoder för samråd med barn, föräldrar, förare, skola och kommun i syfte att öka säkerheten inom skolskjutsverksamheten skall utvecklas.

Inom ramen för arbetet med nationell samling för en ökad trafiksäkerhet har ett av tre prioriterade områdena varit barn och unga. Många av de aktörer som deltar i samlingen har påbörjat samarbeten och egna projekt för att åstadkomma säkrare skolskjutsar. Ett exempel är Svenska Kommunförbundets arbete med att revidera den av förbundet utgivna skolskjutshandboken. Handboken, som riktar sig till dem som arbetar med skolskjutsfrågor i kommunerna, handlar bl.a. om upphandling av miljövänliga och trafiksäkra kommunala transporter. Svenska Kommunförbundet arbetar också med att ta fram en handbok för förare av skolskjutsar.

Vägverkets skolskjutsprojekt har fokus på bättre statistik, åtgärdsområden för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, definition av säker skolväg, ansvarsfördelning i hela resan, säker och tillgänglig hållplats och säker passage över väg, en utveckling av förordningen (1970:340) om skolskjuts samt upphandlingskrav och kvalitetssäkring. Arbetet med författningsförslaget till en ny förordning om skolskjutsning behandlar bl.a. definitionen av skolskjuts, kvalitetssäkring av skolskjutsverksamhet och skyltning av fordon som används vid skolskjuts.

## 8.2 Säker cykling

Cykeln är ett effektivt och attraktivt transportmedel på korta och medellånga avstånd. En ökad cykling bidrar till folkhälsan och är även positivt från miljösynpunkt. Cykling har på många håll därtill betydande potential för turistnäringen. För att ta vara på cyklingens möjligheter krävs att infrastrukturen och övrig trafik bättre anpassas till cyklingens förutsättningar.

Utvecklingen mot högre hastigheter på vägarna har lett till att tillgängligheten för cyklister försämrats. I regeringens direktiv till länsstyrelserna inför fastställelsen av länsplanerna för regional infrastruktur 2004–2015 understryks behovet av en tydlig redovisning av vilka medel som avsätts för cyklisternas och gångtrafikanternas behov.

I tätorter är åtgärder för att sänka farterna det mest väsentliga för att öka cyklisternas tillgänglighet. Utanför tätorterna krävs fortsatta satsningar för att utveckla regionala cykelstråk, separerade från den övriga vägtrafiken.

### 8.3.1 Kraven på föraren av moped och terrängskoter

#### *Mopeden som fordon*

Mopeder delas enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definitionsmässigt in i två klasser; moped klass I och moped klass II. En moped klass II får vara konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och får inte ha en nettomotoreffekt som överstiger 1 kilowatt. Moped klass I är en moped som inte hör till klass II. Den äldre nationella typen av moped som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen är enligt övergångsbestämmelserna till lagen om vägtrafikdefinitioner att hänföra till moped klass II.

Mopeder klass I får enligt 2 kap. 4 § första stycket körkortslagen (1998:488) köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I. Närmare bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter och förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Av 2 kap. 4 § andra stycket körkortslagen följer att moped klass II får köras endast av den som har fyllt 15 år. Något krav på körkort eller annan behörighet finns inte för att få köra moped klass II.

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller olika trafikregler för de båda mopedklasserna. Något generaliserat kan det sägas att förare av mopeder klass I skall följa samma trafikregler som gäller för motorcyklar, medan förare av mopeder klass II skall följa de bestämmelser som gäller för cyklister. Som exempel kan nämnas att mopeder klass II som huvudregel skall föras på en cykelbana om det finns en sådan, medan mopeder klass I i den trafiksituationen skall föras på körbanan, se 3 kap. 6 § första stycket trafikförordningen.

#### *Utvärderingar och förslag gällande mopedtrafik*

Under våren 2003 startade Vägverket ett arbete för en säkrare mopedtrafik. Med tillämpning av arbetssättet OLA (Objektiva fakta/fynd, Lösningar och Avsikter) samlades viktiga aktörer såsom myndigheter, organisationer och branschorgan för att ta fram objektiva fakta om mopedtrafiken och utifrån dessa diskutera lösningar på de problem som konstateras. Aktörerna har presenterat de åtgärder som respektive aktör avser att vidta för att minska antalet allvarliga mopedolyckor i ett officiellt dokument som slutredovisades i mars 2004. Syftet är att dokumentet skall användas vid Vägverkets och Vägtrafikinspektionens uppföljning av åtagandena.

Under MopedOLA har det framkommit att många av de faktorer som bidrar till mopedolyckorna är gemensamma för olyckor med moped klass I och moped klass II. Dessutom är antalet olyckor med moped klass II betydligt vanligare än olyckor med moped klass I. Detta beror sannolikt

till stor del på att av de ungefär 30 000 mopeder som finns i landet är endast tio procent mopeder klass I. Även om andelen mopeder klass I stiger är det troligt att moped klass II kommer att vara den vanligaste typen av moped under lång tid.

Enligt Vägverkets statistik dödades under år 2002 en person till följd av trafikolyckor med moped klass I och elva personer i olyckor med moped klass II. Dödssiffran har legat relativt konstant de senaste tio åren men antalet olyckor med svåra skador ökar. Polisens statistik över utfärdade förelägganden om ordningsbot visar att antalet böter för underlåtenhet att använda skyddshjälm eller att ha hjälmen fastspänd på föreskrivet sätt är mer än fyra gånger högre för förare av moped klass II än för förare av moped klass I. I detta sammanhang kan det vidare konstateras att Vägverkets djupstudier av dödsolyckor visar att 70 procent av dem som dött i mopedolyckor har saknat skyddshjälm eller använt den fel. Hälften av dem skulle enligt Vägverkets analyser ha överlevt om de hade använt hjälm på ett korrekt sätt. Enligt en undersökning som NTF gjorde under våren 2003 hade en majoritet av de ungdomar som äger en moped trimmat denna. Även problemen med trimning är generellt, dvs. såväl moped klass I som moped klass II trimmas, om än klass I kan trimmas till betydligt högre hastigheter.

Barnsäkerhetsdelegationen har i sitt slutbetänkande Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling (SOU 2003:127) föreslagit att regeringen ger Utredningen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter i uppdrag att utreda möjligheterna för en obligatorisk utbildning och krav på förarbevis även för moped klass II. Delegationen anför att en utbildning liknande den som gäller för moped klass I skulle ge ungdomar som kör moped klass II en bättre förberedelse som motortrafikanter i det komplexa system som trafiken utgör (se SOU 2003:127 s. 297).

EG-kommissionen har nyligen presenterat ett förslag till nytt körkortsdirektiv (COM (2003) 621 final). Bakgrunden till förslaget är bl.a. en oro över olycksutvecklingen för mopeder inom EU. Förslaget innebär bl.a. att en ny körkortskategori, AM, införs för två- och trehjuliga mopeder. Mopeder som är konstruerade för en hastighet av högst 6 kilometer i timmen liksom mopeder som är utrustade med pedaler undantas från kravet på körkort. Kraven för att få körkortsbehörighet AM är dels att körkortsaspiranten har uppnått 16 års ålder, dels att han eller hon har godkänts vid ett teoriprov. Enligt förslaget får emellertid medlemsstaterna införa strängare krav, såsom krav på godkännande vid körprov eller att körkortsaspiranten skall uppfylla vissa medicinska krav. Vidare får medlemsstaterna enligt förslaget bestämma att åldersgränsen för utfärdande av körkort med behörigheten AM skall vara lägre än 16 år, dock lägst 14 år. Ett sådant körkort gäller emellertid enligt förslaget endast i körkortshavarens hemland till dess han eller hon har fyllt 16 år.

Det kan konstateras att kommissionens förslag är relativt långtgående. Av intresse i förevarande sammanhang är dock att samtliga mopeder behandlas på samma sätt och att detta alltså innebär att kommissionen föreslår att det skall införas ett krav på körkort för att få köra moped oavsett klass.

Regeringen beslutade den 11 september 2003 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (dir. 2003:105).

Vid översynen skall utredaren särskilt överväga om förarbevisen i framtiden på samma sätt som körkort bör kunna återkallas t.ex. när innehavaren gör sig skyldig till trafikbrott. Utredaren skall vid dessa överväganden beakta att möjligheten att återkalla körkort och förarbevis inte helt kan likställas, även om båda syftar till en förbättrad trafiksäkerhet. Med hänsyn till de olika fordonstypernas beskaffenhet och användningsområde är det t.ex. inte givet att man kan ställa samma lämplighetskrav på en innehavare av ett förarbevis som på en körkortsinnehavare. Dessutom måste man beakta de särskilda behov som kan föreligga att framföra de olika fordonstyperna med hänsyn till bosättning och arbete. Det är därför viktigt att göra en noggrann intresseavvägning vid bedömningen av om ett system med återkallelse av förarbevis bör införas.

Utredaren skall även överväga om utfärdandet av förarbevis skall föregås av en lämplighetsprövning av den sökande, om den nivå som utbildningen i dag håller är lämplig. Utredaren skall också undersöka om förarbeviset för terrängskoter även fortsättningsvis skall ge rätt att köra både snöskoter och fyrhjuling eller om det i stället bör införas separata förarbevis för dessa olikartade typer av fordon.

Utredaren skall vidare överväga om bestämmelserna bör ändras så att den som har fått ett körkort som utfärdats före den 1 januari 2000 återkallat skall återfå rätten att köra terrängskoter när ett nytt körkort utfärdas efter spärrtidens utgång. Vid dessa överväganden skall utredaren beakta att de kunskaper och färdigheter som krävs för att köra en terrängskoter i terräng skiljer sig avsevärt från vad som krävs för att köra en bil på väg.

Det står utredaren fritt att även lämna förslag till andra förändringar som utvärderingen ger upphov till.

Det huvudsakliga syftet med de förslag till förändringar i regelverket som utredaren lämnar skall vara att öka trafiksäkerheten. Utredaren skall därför bedöma vilka trafiksäkerhetseffekter förslagen kan förväntas få. Samtidigt som det är viktigt att de förslag utredaren lämnar bidrar till att öka trafiksäkerheten får de inte innebära att den enskildes kostnader för att få ett förarbevis ökar annat än marginellt. Utredaren skall därför även analysera och redovisa vilka kostnader de lämnade förslagen medför för den som vill ha ett förarbevis.

De flesta av dem som dör eller skadas svårt i trafikolyckor med moped kör moped klass II. Faktorer som kan bidra till eller försvåra mopedolyckorna såsom underlåtenhet att använda skyddshjälm eller felaktig hjälmanvändning, trimning, rattfylleri och dåliga trafikfärdigheter förekommer vid all mopedkörning oavsett vilket typ av moped som används. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det därför angeläget att behandla hela trafikslaget moped och även utreda kraven för att få köra moped klass II. Detta är också vad Barnsäkerhetsdelegationen har föreslagit i sitt slutbetänkande, se avsnitt 8.2.1 *Utvärderingar och förslag gällande mopedtrafik*. Regeringen har därför gett Utredningen om



förrarbevis för moped klass I och för terrängskoter ett tilläggsuppdrag att överväga om de krav som i dag ställs på den som kör moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras (dir. 2004:30).

Prop. 2003/04:160

### 8.3.2 Åtgärder mot trimning av moped

**Regeringens bedömning:** Trimning av mopeder utgör ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten. Det behövs därför mer kraftfulla åtgärder för att förhindra otillåtna ingrepp för att öka mopedernas hastighet.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt beräkningar finns det i dag omkring 300 000 mopeder i Sverige. Ungefär hälften av dessa är trafikförsäkrade. Flertalet av dem är utformade enligt nationella krav som varit i kraft i ca femtio år och bl.a. innebär att den konstruktiva hastigheten inte får överstiga 30 kilometer i timmen. Enligt dessa krav skall det ”vara förenat med stor svårighet” att höja den konstruktiva hastigheten över den tillåtna nivån. Trots dessa intentioner har trimning av sådana mopeder i avsikt att nå högre hastigheter varit mycket vanlig. Trimningen har underlättats av att många importerade mopeder i sitt grundutförande varit avsedda för högre hastigheter och försetts med en enklare form av fartstrykning för den svenska marknaden.

Under år 1998 infördes EG:s typgodkännandesystem för två- och trehjuliga motorfordon i Sverige, se numera Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- eller trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, 9.5.2002, s. 1, Celex 32002L0024). Därmed infördes två nya mopedklasser i det svenska regelverket. De båda klasserna beskrivs i det föregående avsnittet. Avsikten med de nya gemensamma typgodkännandereglerna för mopeder var bl.a. att:

- avskaffa de nationella särreglerna för mopeder,
- underlätta handeln och produktionen,
- medverka till högre kvalitet i produktionen och
- medverka till säkrare och mer miljövänliga mopeder.

Ett särskilt avsnitt i typgodkännandesystemet för de två- och trehjuliga motorfordonen innehåller krav som avser att förhindra otillåten manipulering av fordonen i syfte att höja hastigheten över den tillåtna. Trots dessa krav har även de EG-typgodkända mopederna utsatts för omfattande trimning och de tekniska kraven för att förhindra detta har av flera medlemsstater, bl.a. Sverige, uppfattats som verkningslösa. Kommissionen har därför tillsatt en utredning med uppgift att utarbeta effektivare åtgärder mot trimningen. Sverige kommer i EU-arbetet att verka aktivt för en skärpning av kraven.

Den svenska moped- och motorcykelbranschen har under år 2003 vidtagit långtgående åtgärder för att förhindra försäljning av trimmade mopeder och trimningsutrustning.

I syfte att komma till rätta med ordningsproblemen inom mopedtrafiken gav regeringen under år 2003 Vägverket och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att undersöka förutsättningarna för en registrering av samtliga mopeder. För närvarande omfattas endast moped klass I av krav på registrering. Detta har medfört problem bl.a. för

polisen vid övervakningen av mopeder på cykelbanor där endast moped klass II får framföras. Många ägare av moped klass I har tagit bort registreringsskylten för att kunna köra på cykelbanor. Eftersom mopeder i klass I och klass II ofta är identiska till utseendet blir detta extra svårt att kontrollera. Det försvårar även identifieringen av stulna mopeder som har blivit ett allt större problem för försäkringsbolagen.

Krav på registrering av samtliga mopeder innebär att alla mopeder klass II (vilket inbegriper den så kallade 30 kilometer i timmen-mopeden), som saknar typgodkännande, kommer att underställas en registreringsbesiktning från tekniska och trafiksäkerhetsmässiga utgångspunkter. Det innebär att möjligheten att avslöja mopeder som manipulerats till att gå i högre hastigheter än vad som avsetts blir större än i dag.

Intresset för historiska mopeder har ökat i Sverige under senare år och många samlare äger flera veteranfordon. Det är därför viktigt att dessa mopeder, som lätt kan identifieras och framförs med stor försiktighet av sina ägare, kan undantas från kravet på registrering.

Uppdraget skall redovisas senast den 1 juli 2004.

## 8.4 Unga förare

### 8.4.1 Unga förare i trafiken

**Regeringens bedömning:** Mot bakgrund av ungas olycksrisker och det faktum att alkohol och andra droger ofta är bidragande orsaker till ungas trafikolyckor, bör dagens riskutbildning utvecklas så att den förutom riskerna med körning på halt underlag även inbegriper bl.a. alkohol och andra droger i trafiken.

**Skälen för regeringens bedömning:** Unga förare är överrepresenterade vad gäller döda och svårt skadade i trafikolyckor. Den relativa dödsrisken för en 18–19-åring i trafiken är 3,4 gånger så stor som för 25–64-åringar. Unga förare är enligt en kunskapssammanställning från VTI (Engström m.fl. 2003) oftare än andra förare inblandade i vissa slag av skadehändelser som singelolyckor och olyckor där de förlorat kontrollen över bilen. Detsamma gäller olyckor med anledning av hög fart, alkoholpåverkan och trötthet samt skadehändelser under kvällar och helger. Den höga skadefrekvensen kan enligt kunskapssammanställningen delvis anses bero på bristande kunskap, insikt, riskmedvetenhet och erfarenhet av bilkörning, delvis på åldersrelaterade faktorer som livsstil, kamratgrupp och mognadsgrad. Ungas användning av alkohol och andra droger ökar också och detta påverkar andelen unga som kör rattfulla.

Antalet unga körkortshavare har minskat ända sedan 1980-talet. Bara under perioden 1995–2002 har antalet 18–24-åringar med körkort minskat från 511 000 till 412 000. Trots att färre unga tar körkort orsakar unga, nyblivna förare allt fler olyckor. För att vända denna negativa trend krävs att blivande körkortshavare på ett bättre sätt kan få hjälp att

### *Övningskörning*

Varje år tar ungefär 100 000 personer körkort med behörighet B. Av dessa har 80 procent övningskört privat i någon utsträckning. Ökad erfarenhet av bilkörning genom övningskörning har konstaterats vara en viktig komponent för att minska bilförarens olycksinblandning. Det var bakgrunden till att möjligheten att övningsköra från 16 års ålder infördes år 1993. En studie från VTI visar att 16-årsreformen ledde till ökad mängdträning, och hade en skadereducerande effekt samt att fördelarna med privat övningskörning är betydligt större än nackdelarna. I studien konstateras dock att privat övningskörning har brister när det gäller planering, struktur och innehåll. Detta leder bl.a. till att många elever saknar träning vad gäller exempelvis körning i mörker och omkörning.

I medeltal dör 3–4 personer och ca 20 skadas svårt varje år i samband med övningskörning. De flesta av dessa allvarliga olyckor sker under privat övningskörning. Enligt VTI:s analys skulle en ökad handledarkompetens kunna minska antalet sådana olyckor. Det stora problemet är dock inte antalet olyckor under övningskörning utan det betydligt större antalet olyckor som inträffar under de första åren med körkort. Risken att dö eller skadas svårt är 30 gånger högre den första tiden efter körkort än under övningskörningen.

År 2003 utfärdade länsstyrelserna 360 460 handledartillstånd. För att bli godkänd som handledare skall sökanden ha fyllt 24 år och sedan minst fem år ha körkort för det fordon som övningskörningen avser.

Handledaren har en viktig roll i den svenska körkortsutbildningen vad gäller att vidarebefordra en hänsynsfull körstil och attityder till riskbeteenden. Framför allt gäller detta företeelser som orsakar eller bidrar till olyckor såsom alltför höga hastigheter, dålig bältesanvändning och användning av alkohol och andra droger vid körning. Stödet till handledaren bör därför utvecklas för att uppnå en bättre förarutbildning och därmed högre säkerhet under och efter körkortsutbildningen. I detta arbete bör man även uppmärksamma skillnaden i attityder och körbeteende mellan män och kvinnor.

I avsnitt 9 föreslås vissa ändringar av kraven för handledare. Bl.a. föreslås ett införande av en obligatorisk introduktionsutbildning för handledare och elev. Förslaget innebär ca tre timmars gemensam utbildning för handledare och elev. Utbildningen ger en gemensam kunskap dels om hur en bra körkortsutbildning bör läggas upp och en bättre medvetenhet om vad som krävs av en körkortshavare, dels en ökad insikt om riskbeteenden i trafiken såsom hög hastighet, dålig användning av bälten samt alkohol och andra droger i samband med körning. Utbildningen kan hållas av intresseorganisationer, föreningar, studieförbund, trafikskolor m.fl. efter auktorisation av Vägverket. Kostnaden bedöms bli ca 300 kronor för en handledare och elev. Den kostnaden bör dock i de flesta fall uppvägas av de minskade kostnader ett bättre upplägg av utbildningen medför.

Genom att eleven får bättre möjligheter att lära sig ”rätt från början” och att bedöma vilka moment som bör ingå i utbildningen, är chansen att

klara körkortet vid första uppkörningen större. Det blir då också lättare att överblicka kostnaderna för körkortet. För närvarande måste över hälften av dem som kör upp privat göra om provet. Det innebär stora kostnader för omprov och oftast för kompletterande övningskörning. Med en optimerad planering och ett bättre upplägg av utbildningen kan de blivande körkortshavarna komma till uppkörningen bättre förberedda. Den största vinsten som en bättre planerad och genomförd utbildning, kombinerad med information om riskbeteenden i trafiken kan ge, är dock en sänkning av antalet dödade och svårt skadade unga förare. Den negativa utvecklingen av skadetalen för unga förare måste brytas. Regeringens bedömning är att fördelarna med en förbättrad utbildning av det slag som föreslås klart överväger nackdelarna. Utbildningen ger en möjlighet att nå majoriteten av dem som utbildar sig för att ta körkort med information om vad som krävs av en körkortshavare och en kortare riskinformation.

Det är viktigt att unga förares attityder till riskbeteenden och kunskaper om vad dessa kan leda till förbättras. Förutom den korta introduktionen vad gäller risker i trafiken som ges vid handledarutbildningen bör den nuvarande obligatoriska riskutbildningen utvecklas så att den förutom riskerna med körning på halt underlag även tar upp andra risker i trafiken såsom trötthet och användande av alkohol och andra droger i samband med körning.

#### 8.4.2 Särskild skylt på nya körkortshavares fordon

**Regeringens bedömning:** En särskild skylt på nya körkortshavares bilar är inte motiverad från trafiksäkerhetssynpunkt.

**Vägverkets bedömning:** Överensstämmer med regeringens bedömning

**Skälen för regeringens bedömning:** Med Utgångspunkt från den förhöjda olycksrisken för nyblivna körkortshavare har i Trafikutskottets betänkande 2002/03:TU4 framförts att ett system med en särskild skylt på nya körkortshavares fordon under de första två åren borde övervägas. Effekten av en ”nybörjarskylt” är dock oklar och forskning eller utvärdering av sådana system saknas. Att andra trafikanter skulle visa extra hänsyn till ett fordon med sådan skylt är inte heller självklart.

I de länder där ”nybörjarskylt” har använts eller prövats under en tid har ofta andra restriktioner för nybörjare införts samtidigt. Exempel på sådana restriktioner är begränsad hastighet samt förbud mot att köra i mörker eller med passagerare. Några positiva trafiksäkerhetseffekter av själva skylten har inte kunnat konstateras och regeringen anser det därför inte motiverat med ett sådant krav.

### 8.5.1 Inledning

De äldre har en självklar rätt till en trygg mobilitet i trafiken. För att så länge som möjligt i livet kunna bibehålla en aktiv och självständig livsstil i ett samhälle som kräver rörlighet av medborgarna, krävs att samhällsaktörerna planerar och agerar med hänsyn till de äldre som skall röra sig i transportsystemet.

Personer äldre än 65 år skadas framför allt som oskyddade trafikanter och antalet skadade ökar också med stigande ålder. Äldre fotgängare och cyklister är överrepresenterade i olycksstatistiken. Den krock- eller fallenergi som en yngre person klarar kan innebära svåra skador eller till och med leda till döden för en äldre människa med skörare kropps-konstitution. Vägverket genomför nu projektet "Kom så går vi" (Vägverket 2003:94) för att öka kunskapen om hur utemiljöer kan utformas för att äldre skall kunna röra sig tryggt och säkert, bl.a. för att öka äldres möjligheter att gå och cykla utan att skadas. Utifrån denna kunskap skall fysiska åtgärder genomföras. Syftet med projektet är att öka möjligheterna för äldre personer att bo kvar i sina hem genom att undersöka hur utemiljöns tillgänglighet och säkerhet kan förbättras. Information om projektet har spridits på olika sätt och rönt stort intresse.

#### *Äldre förare*

Även om personer över 65 år totalt sett utgör en liten del av dem som kör bil, så ökar denna andel stadigt. I dag finns det knappt en miljon äldre körkortshavare. Om 20 år förväntas antalet äldre körkortshavare ha ökat till 1,8 miljoner. Detta är dels en följd av åldersstrukturen i samhället, dels en följd av att de äldre åldersgrupperna, som i mindre grad har haft körkort, fylls på underifrån av människor som har haft bil under en stor del av livet. Många äldres livsmönster och boende är anpassade till bilen och de fortsätter att köra högre upp i åldrarna än tidigare. Bättre ekonomi och hälsa jämfört med tidigare generationer förlänger också de äldres bilanvändning. Allt fler äldre har således körkort och allt fler av dessa kör också bil. Särskilt markant är ökningen vad gäller äldre kvinnliga körkortshavare.

Trots att körkortshavare i åldern över 65 år bara utgör en femtedel av alla körkortshavare så är en tredjedel av alla dödade bilförare äldre. Orsaken till att de äldre är överrepresenterade i döds- och olycksstatistiken är inte att denna grupp orsakar fler olyckor i trafiken utan att olyckorna på grund av de äldres skörhet oftare får mer allvarliga konsekvenser för dem än för yngre personer.

Äldre förare är inte mer olycksbenägna än förare i allmänhet. Att kunna köra bil är ofta ett medel till ökad rörlighet och livskvalitet. Ett av trafikpolitikens mål vad det gäller att förbättra äldres mobilitet är därför att de skall kunna köra så länge som möjligt och under säkra former.

**Regeringens bedömning:** Undersökningar av äldres olycksrisker i trafiken visar att det inte är motiverat av trafiksäkerhetsskäl att införa regelbundna läkarkontroller. Vägverket bör ges i uppdrag att se över om dagens system, som bygger på att läkarna anmäler körkortshavare som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att ha körkort, kan förbättras. I uppdraget bör ingå att göra en analys av de resurser som finns för trafikmedicinska utredningar. Uppdraget bör även gälla behovet av och möjligheterna till att utfärda körkort med begränsad behörighet.

**Skälen för regeringens bedömning:** Äldre bilförare kompenserar i regel de risker som kan uppkomma på grund av ålder genom att anpassa körvanor och körsätt till sina eventuella funktionsbrister. Det egna omdömet och läkarnas rekommendationer om att man bör inskränka sitt bilkörande leder till att många begränsar sin körning på egen hand genom att endast köra i välbekanta miljöer, kortare sträckor, i dagsljus och på sommarvägslag. Äldres körsträckor är också bara en tredjedel av yngre förare. De äldre blir dock allt fler och kör bil i allt högre utsträckning. Eftersom de flesta sjukdomar blir vanligare med stigande ålder finns det en växande men ännu så länge liten grupp äldre förare som på grund av trafikfarlig sjukdom behöver medicinsk behandling för att klara trafikens krav, eller som helt bör sluta köra. Dessa kan förväntas ha en förhöjd olycksrisk i förhållande till andra förare. Friska äldre bilförare torde motsatsvis ha en betydligt lägre olycksrisk än genomsnittsföraren.

Syftet med att införa system för medicinsk kontroll är att identifiera de förare som har en förhöjd risk på grund av sjukdom. Det saknas för närvarande säkra metoder för detta. De internationella erfarenheter som finns från obligatoriska medicinska kontroller av äldre förare har inte visat på några trafiksäkerhetsvinster av ett sådant system, enligt bl.a. en av VTI beställd rapport om Diagnostisk testning av äldre bilförare (Möjligheter och begränsningar mot bakgrund av mobilitetsbehoven och den allmänna trafiksäkerheten, Finska Fordonsförvaltningscentralen, 1999). Det finska systemet med återkommande läkarkontroller för äldre bilförare beskrivs i rapporten som ineffektivt och potentiellt skadligt, eftersom de äldre som på grund av systemet slutar köra bil därmed övergår till att bli gångtrafikanter eller cyklister, vilket innebär en ökad olycksrisk. I rapporten betonas bl.a. vikten av att höja kunskapsnivån hos läkarkåren vad gäller körkortsmedicin.

Mot bakgrund av att äldre förare generellt sett inte utgör någon riskgrupp i trafiken anser regeringen att obligatoriska regelbundna hälsokontroller för äldre förare inte bör införas. Ett sådant system skulle vara omfattande och kostsamt. Erfarenheter från andra länder visar också att sådana system inte har någon tydlig trafiksäkerhetseffekt. Snarare visar erfarenheterna från undersökningar i Finland att krav på hälsokontroller kan verka avskräckande på äldre människor så att friska personer begränsar eller upphör med sin bilkörning i onödan och därmed får en sämre mobilitet.

Det svenska systemet lägger ett stort ansvar på läkarna att anmäla personer som på grund av medicinska skäl inte längre bör köra bil. Varje år får ca 1 500 personer sitt körkort återkallat av medicinska skäl.

Enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) skall en läkare som vid undersökning finner att en körkortshavare av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort anmäla det till länsstyrelsen. Innan anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Ofta torde det egna omdömet och läkarens rekommendationer leda till att personer som på grund av medicinska skäl helt eller delvis är olämpliga som bilförare inte kör bil eller begränsar sitt bilkörande. Internationella intervjustudier visar dock att många äldre har begränsad kunskap om sina med tiden ökande svårigheter i trafiken och har brister i självinsikten. Intervjustudier med läkare visar också att det kan vara svårt att som läkare säga till äldre körkortshavare att sluta köra bil. Relativt få körkortshavare anmäls för närvarande av läkarna till länsstyrelserna.

Vägverket bör ges i uppdrag att se över om dagens system, som bygger på att läkarna anmäler körkortshavare som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att ha körkort, kan förbättras. Inom ramen för uppdraget bör även en analys göras av de resurser som finns för bedömning av om körkortshavare uppfyller de medicinska kraven, vid exempelvis trafikmedicinska centrum. Bakgrunden till detta är att resurserna till trafikmedicinska bedömningar har minskat, samtidigt som det finns ett stort och ökande behov av trafikmedicinska bedömningar.

#### *Körkort med begränsad behörighet*

Ett körkort får förses med de särskilda villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt. Den som förlorar sitt körkort på grund av sjukdom kan hos Vägverket ansöka om ett nytt körkort med begränsad behörighet. Detta kan dock ske först då det gamla körkortet har återkallats. Möjligheten att ansöka om begränsat körkort av medicinska skäl infördes år 1998. Begränsningarna kan bl.a. avse geografiska begränsningar, vissa trafikmiljöer, körning utan släpvagn eller passagerare, viss maxhastighet eller enbart körning i dagsljus.

Under åren 1998–2003 har 45 personer efter ansökan fått körkort med begränsad behörighet. Endast 11 av dessa var över 67 år. Dessa har fått begränsningar beträffande körning endast i dagsljus och geografiska begränsningar. Hur stort behovet av begränsade körkort är och om det behövs förändringar för att förbättra äldres möjligheter till ett aktivt liv bör dock utredas ytterligare genom ett uppdrag till Vägverket.

## 9 Vissa körkortsfrågor

### 9.1 Allmänna utgångspunkter

#### 9.1.1 Nya regler om uppsikt under övningskörning

Privat övningskörning skall ske under uppsikt av någon som bl.a. har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. I praktiken upprätthålls inte detta krav, utan en kontroll sker endast av att förutsättningarna för godkännande som handledare är uppfyllda. Den som har fyllt 24 år och som har ett obrutet körkortsinnehav under den senaste femårsperioden godkänns således i dag alltid som handledare vid privat övningskörning. Att körkortsinnehavet blivit brutet under aktuell period kan exempelvis bero på att en återkallelse har skett av körkortet eller att körkortet blivit ogiltigt på grund av att det inte har förnyats. Vid återkallelse av körkortet enligt 5 kap. 3 § 1–6 körkortslagen (1998:488) skall det bestämmas en spärrtid, vilken skall vara lägst en månad och högst tre år. Återkallelsegrunden kan vara trafikbrott, t.ex. rattfylleri, smitning, hastighetsöverträdelse, brott mot stopplik, rödljuskörning, men även opålitlighet i nykterhetshänseende eller allmän brottslighet. Den kortaste spärrtiden för grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri är ett år. En återkallelse av körkort kan också ske på grund av sjukdom, skada eller dylikt och om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov (5 kap. 3 § 7–8 körkortslagen). Spärrtid skall inte bestämmas vid återkallelse på dessa grunder.

Det kan ifrågasättas om det är skäligt att ett brutet körkortsinnehav skall göra det omöjligt att godkännas som handledare under mycket lång tid. *För det första* föreligger vissa svårigheter att motivera nuvarande reglering från trafiksäkerhetssynpunkt, eftersom det kan betvivlas om den verkligen garanterar handledarens erfarenhet och lämplighet. Situationen kan t.ex. vara sådan att en återkallelse har skett av körkortet och att en spärrtid har bestämts till en månad. Med nuvarande lagstiftning resulterar detta i att personen i fråga inte kan godkännas som handledare under fem års tid, trots att han eller hon kan ha haft körkort under en lång period före återkallelsen och en betydande körvana. Den som har ett långt obrutet körkortsinnehav godkänns däremot alltid som handledare, även om vederbörande över huvud taget inte skulle ha utnyttjat sin förarbehörighet och därför kan sakna erforderlig erfarenhet. *För det andra* är det svårt att motivera varför gällande regler inte inbegriper någon egentlig bedömning av omdömesgillheten i trafiksäkerhetshänseende hos den som vill bli handledare. Reglerna tar med andra ord inte någon hänsyn till vilka omständigheter som orsakat avbrottet i körkortsinnehavet. Det är naturligtvis långt ifrån självklart att t.ex. jämställa ett avbrott på grund av att ett körkort inte förnyats i tid eller en smärre enstaka trafikförseelse, kanske orsakad av att en förare inte observerat en skyltning eller dylikt, med ett avbrott som orsakats av



grovt rattfylleri. För det tredje kan inte heller helt bortses från om det är rimligt att en körkortshavare, förutom att denne i allmänhet har straffats för trafikförseelsen med böter och därtill själva återkallelsen av körkortet, under lång tid skall vara fråntagen rätten att agera som handledare vid övningskörning. I den vanliga situationen att övningskörning skall ske med egna barn kan detta medföra en ytterligare börda för den enskilde i form av högre kostnader för barnens körkortsutbildning. För det fjärde kan det förhållandet att körkortshavaren under lång tid är fråntagen rätten att agera som handledare vid övningskörning innebära en trafiksäkerhetsmässig nackdel i form av mindre körträning för körkortsaspiranten.

Samtidigt gäller likväl att den som fått sitt körkort återkallat härigenom principiellt sett kan ha visat sig mindre lämpad eller – beroende på det trafikbeteende eller andra skäl som orsakat återkallelsen – helt olämplig att ha uppsikt under övningskörning. Vidare måste det tillförsäkras att handledaren har den erfarenhet som krävs för sin uppgift.

Ovanstående resonemang är i huvudsak även giltigt för den som utövar uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten samt i fråga om godkännande av trafiklärare och utbildningsledare.

Sammanfattningsvis bör ändrade regler gällande uppsikt under övningskörning och godkännande av trafiklärare och utbildningsledare, så långt som möjligt beakta samtliga ovan redovisade ståndpunkter.

### 9.1.2 Obligatorisk introduktionsutbildning

Av Vägverkets utredning framgår bl.a. att privat övningskörning är ett viktigt medel för att öka mängden träning för körkortsaspiranten och därmed minska olycks- och skaderisken efter det att körkort utfärdats. Av de ca 100 000 personer, för vilka körkort med förarbehörigheten B utfärdas varje år, har ungefär 80 procent övningskört privat i någon omfattning. Olika studier, bl.a. från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), visar emellertid att det finns brister i den privata övningskörningens planering, struktur och innehåll. Exempelvis sker övningskörningen i stor utsträckning på helgdagar när något ärende skall uträttas, sällan under vintertid och det är ovanligt att övningskörningspassets innehåll gås igenom före körningen. Det är inte heller vanligt att knyta teorimoment till övningskörningen. Sammantaget ökar detta sannolikheten för trafikolyckor under övningskörningen och den närmaste tiden efter det att körkort utfärdats.

Mot bakgrund av den omfattande privata övningskörningen har handledaren vid sådan övningskörning en central roll i trafiksäkerhetsarbetet, såväl när det gäller att utöva uppsikt och instruera under övningskörningen, som att förmedla kunskap som används av framför allt en nybliven förare efter det att körkortet utfärdats. Försök att genom frivilliga utbildningsinsatser stödja den privata övningskörningen har givit klen resultat. Enligt utredningen är det därför av vikt att det införs en obligatorisk introduktionsutbildning som skall ge handledaren och den som skall övningsköra ökad färdighet, kunskap och vägledning. Vägverket bedömer att utbildningen, trots de kostnader den medför för deltagarna, innebär en besparing för dem genom ett minskat behov av

körlektioner i trafikskola och ett färre antal s.k. omprov vid Vägverket. Vidare föreslår Vägverket att verket bör ges möjlighet att auktorisera organ som vill utföra utbildningen.

Prop. 2003/04:160

## 9.2 Uppsikt under övningskörning

### 9.2.1 Krav för utövande av uppsikt under övningskörning

**Regeringens förslag:** Uppsikt under privat övningskörning får endast utövas av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som fyllt 24 år, har körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser och under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort. Vidare skall denne under de senaste tre åren inte ha haft sitt körkort återkallat enligt 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6 körkortslagen (1998:488) eller återkallat enligt 5 kap. 3 § 2–4 samma lag med en sammanlagd spärrtid som överstiger tre månader. Med återkallelse skall i detta sammanhang även förstås återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § körkortslagen och med spärrtid även förstås giltighetstid som beslutats enligt samma lagrum.

Motsvarande ändringar görs i reglerna om uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten respektive om godkännande av trafiklärare och utbildningsledare i lagen (1998:493) om trafikskolor. I dessa fall gäller dock att tiden för sammanlagt körkortsinnehav under de senaste tio åren skall vara minst tre i stället för minst fem år, medan åldersgränsen och kravet på förarbehörighet är desamma som tidigare.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller dock inte bestämmelser om att det minsta sammanlagda körkortsinnehavet skall beräknas under de senaste tio åren, vilket regeringens förslag gör.

**Remissinstanserna:** *Vägverket, Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik (LAKY), Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Motorvägsmännens Riksförbund, Bil Sweden och Motorförarnas helnykterhetsförbund* tillstyrker förslaget. Även *Länsrätten i Västerbottens län* tillstyrker förslaget. Länsrätten menar att förslaget innebär så stora fördelar i form av en nyanserad bedömning i det enskilda fallet samtidigt som systemet blir förhållandevis enkelt att tillämpa att det, trots bristen att en körkortshavares behov av körkort i arbetet kan få betydelse för om denne kan godkännas som handledare, bör godtas. Länsrätten anser dock att det bör övervägas om bestämmelsen i 5 kap. 10 § första stycket körkortslagen kan medföra problem vid tillämpningen. I alla händelser bör, enligt länsrätten, en körkortshavare som på grund av brottsmisstanke får körkortet återkallat i mer än tre månader, men sedan den interimistiska spärrtiden löpt ut frias från misstankarna, inte diskvalificeras som handledare. *Länsstyrelsen i Stockholms län* tillstyrker förslaget och framhåller samtidigt att det bör finnas en bortre tidsgräns för under

vilken period det sammanlagda körkortsinnehavet räknas, förslagsvis tio år. Enligt länsstyrelsen behövs en sådan gräns dels av trafiksäkerhetsskäl, dels att det på grund av äldre gallringsregler är praktiskt svårt att hitta uppgifter i vägtrafikregistret för tid före år 1993. *Justitieombudsmannen (JO)* har ingen erinran i sak mot förslagen, men noterar att lagtexten bör överarbetas i syfte att uppnå en klarare och enklare reglering. Då bör enligt JO bl.a., bättre än för närvarande, klargöras sambandet mellan de allmänna kraven på vana och skicklighet som anges i inledningen av 4 kap. 5 § körkortslagen och förutsättningarna för godkännande som handledare i 4 kap. 7 § samma lag. *Kammarrätten i Stockholm* har, från de synpunkter kammarrätten har att beakta, inget särskilt att anföra över förslagen i sak eller mot utformningen av de föreslagna lagtexterna. *Länsrätten i Skåne län* har inget att erinra mot förslaget. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* avstyrker däremot förslaget. Styrelsen anser att förslaget innebär att människor inte bedöms lika genom att en körkortshavares behov av körkort i arbetet kan få betydelse för om denne kan godkännas som handledare och att förslaget är väl förenklat vad avser återkallelser på grund av sjukdom och formella skäl. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* finner att förslaget går för långt i sin uppmjukning av reglerna om obrutet körkortsinnehav och menar att en förkortning av innehavstiden till tre år i andra fall än när återkallelsen orsakats av rattfylleri är tillräcklig.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Inledning*

Ändamålsenliga regler om uppsikt under övningskörning bör undvika de i vissa situationer alltför stränga följderna av ett krav på obrutet körkortsinnehav under mycket lång tid för den som vill utöva sådan uppsikt. Samtidigt bör reglerna även beakta att den som tidigare fått sitt körkort återkallat, härigenom principiellt sett kan ha visat sig mindre lämplig eller helt olämplig, att utöva uppsikt på grund av bristande omdöme. Följaktligen framstår det som rimligt att reglerna utformas på så vis att en kortare återkallelse på grund av t.ex. något mindre allvarligt enstaka trafikbrott, sjukdom eller att ett körkort blivit ogiltigt av formella skäl, inte förhindrar körkortshavaren att vara handledare vid övningskörning. Samtidigt bör återkallelser på grund av allvarligare eller upprepade förseelser göra det. Vidare bör reglerna säkerställa att den som utövar uppsikten har erforderlig erfarenhet.

#### *Erfarenhet*

Frågan hur det skall säkras att den som utövar uppsikt över övningskörning har den erfarenhet som krävs har behandlats i departementspromemorian *Vissa ändrade regler om körkort och alkolås (Ds 2002:17)*. I departementspromemorian anges (s. 37) att det av trafiksäkerhetsmässiga skäl torde vara tillräckligt att handledaren, förutom att ha körkort för fordon av det slag körningen avser, under sammanlagt minst

fem år har haft ett sådant körkort. Länsstyrelsen i Stockholms län har med viss avvikelse från promemorians synsätt påpekat att det av såväl trafiksäkerhetsskäl som praktiska skäl bör införas en bortre gräns för bedömningen av om det sammanlagda körkortsinnehavet om minst fem år är uppfyllt, förslagsvis tio år. Regeringen delar länsstyrelsens bedömning. Enligt regeringens mening talar övervägande skäl för ett sådant erfarenhetskrav, bl.a. eftersom kravet kompletteras med nedan beskrivna omdömesbedömning. Härvid kan noteras att detta erfarenhetskriterium inte behöver förorsaka några praktiska kontrollsvårigheter för polisen om länsstyrelsen inför godkännandet av en handledare granskar att kravet på sammanlagt körkortsinnehav är uppfyllt.

### *Omdömesgillhet*

I fråga om vilken omdömesgillhet som erfordras för att utöva handledarskap kan det direkt urskiljas ett antal återkallelsegrunder, vilka innebär att en körkortshavare redan genom typen av det handlande som orsakade återkallelsen, har visat prov på en sådan allvarigare omdömeslöshet som gör denne olämplig att utöva handledarskap under viss längre tid. De härvid aktuella grunderna är 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6 körkortslagen, dvs. återkallelse på grund av grov vårdslöshet i trafik, grovt rattfylleri, rattfylleri, onykterhet i järnvägstrafik, opålitlighet i nykterhetshänseende och allmän brottslighet. Under vilken tidsperiod en återkallelse enligt nämnda grunder bör förhindra utövande av uppsikt under övningskörning behandlas nedan.

I andra fall bör handledarskap kunna tillåtas trots att körkortshavaren tidigare gjort sig skyldig till mindre allvarliga och enstaka förseelser, dvs. oaktat mindre brister i dennes omdöme. Det kan konstateras att de återkallelsegrunder som anges i 5 kap. 3 § 2–4 körkortslagen avser sådant, t.ex. hastighetsöverträdelser, som typiskt sett får anses mindre allvarligt än vad som nämns i föregående stycke. Trots detta bör en förseelses faktiska svårhetsgrad i dessa fall ytterst avgöras i det enskilda fallet. Vid en bedömning av svårhetsgraden framstår det som rationellt att omdömesprövningen utgår från den spärrtid som bestäms vid en körkortsåterkallelse. Av prop. 1975/76:155 s. 97 ff. framgår att tiden skall bestämmas utifrån en nyanserad bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. Därvid anges att spärrtiden endast i undantagsfall skall bestämmas till minimitiden en månad samt att relativt långa spärrtider bör tillämpas vid grövre trafikbrott. Departementschefen framhöll vikten av en enhetlig och konsekvent rättstillämpning och att det är nödvändigt med vissa schabloner för spärrtidens längd. I rättstillämpningen påverkas spärrtidens längd i sänkande riktning av t.ex. att körkortshavaren har stort behov av körkort. I skärpande riktning verkar upprepade förseelser efter tidigare körkortsingripande.

Bakom spärrtidens längd finns således en bedömning av bl.a. förseelsens svårhetsgrad ur trafiksäkerhetssynpunkt och om den har föregåtts av andra förseelser. Dessa faktorer har också betydelse vid bedömningen av om en körkortshavare skall anses tillräckligt omdömesgill för att vara handledare vid övningskörning. Att i stort samma faktorer ligger till grund för båda bedömningarna gör det alltså rationellt att utgå från spärrtidens längd som ett mått på lämpligheten att utöva uppsikt under

övningskörningen. Ett system grundat på spärrtid har fördelen att ytterligare mer omfattande lämplighetsbedömningar blir onödiga och även att trafikbrottens inbördes förhållande, åtminstone indirekt, beaktas. Systemet blir därmed förhållandevis enkelt att tillämpa.

Både Länsrätten i Västerbottens län och Länsstyrelsen i Jämtlands län har påtalat att det är en brist i det föreslagna systemet att en körkortshavares behov av körkort i arbetet, som kan påverka en spärrtid i sänkande riktning, kan få betydelse vid omdömesbedömningen – trots att det är en omständighet utan eller med liten relevans vid en sådan bedömning. Länsrätten finner dock att systemet innebär så stora fördelar i form av en nyanserad bedömning i det enskilda fallet, samtidigt som det blir förhållandevis enkelt att tillämpa, att det bör godtas. Regeringen delar länsrättens bedömning. Härtill kommer att kortare spärrtider grundade på behov av körkort i arbetet oftast tillämpas för yrkesförare som har en avsevärd körvana och erfarenhet, vilket i allmänhet talar för dessas lämplighet som handledare.

Sammanfattningsvis kan omdömesbedömningen uttryckas i termer av vilken längsta enstaka spärrtid eller högsta summa av spärrtider, som en körkortshavare skall tillåtas ha haft under en tidsperiod, för att ändå anses lämplig som handledare vid övningskörning.

#### *Bedömningen av omdömesgillheten*

När det gäller den tidsperiod under vilken bedömningen av en handledares omdömesgillhet skall ske framstår en treårsperiod som rimlig vid samtliga här aktuella återkallelsegrunder, dvs. 5 kap. 3 § 1–6 körkortslagen. Vidare talar övervägande skäl när det gäller återkallelse enligt 5 kap. 3 § 2–4 körkortslagen, mot bakgrund av den praxis som tillämpas vid länsstyrelserna, för att den längsta sammanlagda spärrtid som kan anses godtagbar under treårsperioden fastställs till tre månader. På detta sätt förhindras handledarskap om en körkortshavare under de senaste tre åren antingen gjort sig skyldig till en alltför allvarlig enstaka förseelse eller upprepade förseelser. En sammanlagd spärrtid om tre månader kan naturligtvis inrymma mer än en återkallelse enligt 5 kap. 3 § 2–4 körkortslagen. I praktiken tillämpas emellertid inte kortare spärrtider än två månader utom för personer med utomordentligt stort körkortsbehov, främst yrkesförare. Vid upprepade återkallelser brukar bestämmas längre spärrtid än om körkortet inte tidigare varit återkallat. I de allra flesta fall torde därför den föreslagna regeln innebära att mer än en återkallelse under den aktuella treårsperioden förhindrar handledarskap.

För att det föreslagna systemet skall få avsedd effekt bör med återkallelse även förstås återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § körkortslagen om det är sannolikt att körkortet kommer att återkallas slutligt på någon av grunderna i 5 kap. 3 § 1–6 samma lag. Om det är sannolikt att körkortet kommer att återkallas slutligt på någon av grunderna i 5 kap. 3 § 2–4 körkortslagen bör med spärrtid även förstås giltighetstid som beslutats enligt 5 kap. 5 § samma lag. Länsrätten i Västerbottens län har i detta sammanhang framhållit att det bör övervägas om bestämmelsen i 5 kap. 10 § första stycket körkortslagen kan medföra problem vid rättstillämpningen. I alla händelser bör, enligt länsrätten, en körkortshavare som på grund av brottsmisstanke får körkortet återkallat i mer än

tre månader, men sedan giltighetstiden löpt ut frias från misstankarna, inte diskvalificeras som handledare.

Enligt 5 kap. 10 § första stycket körkortslagen får det, om ett körkort varit omhändertaget eller återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle bestämts som spärrtid, när en återkallelse avgörs slutligt beslutas att ytterligare ingripande inte skall ske. Härtill kan sägas att bestämmelsen inte torde orsaka några tillämpningsproblem. Bestämmelsen berörs nedan i författningskommentaren till 4 kap. 6 § körkortslagen. Vidare är det naturligtvis så att om en körkortshavare frias från misstankar skall en därmed sammanhängande giltighetstid inte räknas vid en bedömning av om den sammanlagda spärrtiden överskridits.

Det föreslagna systemet förhindrar inte en körkortshavare som under de senaste tre åren haft körkortet återkallat av medicinska eller formella skäl, dvs. enligt 5 kap. 3 § 7–8 §§ körkortslagen, att vara handledare. Detta är också följdriktigt eftersom det i dessa fall typiskt sett inte ligger någon omdömeslöshet med betydelse i trafiksäkerhetshänseende bakom återkallelsen. För handledarskap gäller i dessa fall således enbart erfarenhetskravet på ett sammanlagt körkortsinnehav om minst fem år under de senaste tio åren. Det sagda gäller bl.a. även i de fall ett körkort blivit ogiltigt på andra grunder än att det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. körkortslagen (3 kap. 13 § 2 samma lag).

### Övrigt

JO anser att sambandet mellan de allmänna kraven på vana och skicklighet som anges i inledningen av 4 kap. 5 § körkortslagen och förutsättningarna för godkännande som handledare i 4 kap. 7 § samma lag i det remitterade förslaget bör klargöras bättre än för närvarande. Härvid kan konstateras att i dag finns både de allmänna och särskilda kraven för sådant godkännande i 4 kap. 5 § körkortslagen. Förslaget innebär inte någon ändring i sak i förhållande härtill, utan är enbart en redaktionell ändring.

Ändringar motsvarande de ovan beskrivna bör även införas i fråga om den som utövar uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten samt i reglerna om godkännande av trafiklärare och utbildningsledare i lagen (1998:493) om trafikskolor. I båda de sistnämnda fallen bör dock gälla, i överensstämmelse med det förslag som lämnades i Ds 2002:17, att tiden för minsta sammanlagt körkortsinnehav under de senaste tio åren skall vara tre i stället för fem år. När det gäller en yrkesutbildning eller yrkesanknuten uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten framstår en femårsperiod som alltför lång.

### 9.2.2 Handledarskaps upphörande

**Regeringens förslag:** Ett godkännande som handledare skall upphöra att gälla om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1999:488) eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 § samma lag. Länsstyrelsen skall upphäva ett godkännande som handledare på begäran av handledaren eller den som övningskör.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian finns dock inget förslag om att ett handledarskap skall upphöra på begäran av handledaren eller den som övningskör.

**Remissinstanserna:** Länsstyrelsen i Stockholms län och Länsstyrelsens arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik (LAKY) föreslår att det bör införas en möjlighet för handledare och körkortsaspiranter att avsäga sig respektive säga upp handledarskapet. Förslaget har sin grund i återkommande förfrågningar härom från allmänheten.

**Skälen för regeringens förslag:** För att garantera att de hinder för att meddela godkännande som handledare som anges i 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen alltid gäller efter återkallelse av körkort bör ett handledarskap upphöra att gälla efter det att handledarens körkort återkallats enligt 5 kap. 3 § körkortslagen eller återkallats tills vidare enligt 5 kap. 5 § samma lag. Länsstyrelsen i Stockholms län och LAKY föreslår, mot bakgrund av relativt frekvent återkommande förfrågningar från allmänheten, att det bör införas en möjlighet för körkortsaspiranten att avsäga sig sin handledare och för handledaren att avsäga sig ett handledarskap. Regeringen delar länsstyrelsens och LAKY:s bedömning att en sådan möjlighet bör finnas.

*Lagrådet* anför följande. I andra stycket av den föreslagna 4 kap. 7 § har tagits in bl.a. en bestämmelse om att ett godkännande som handledare upphör att gälla, om handledaren eller den som övningskör begär det. Lagrådet ifrågasätter behovet av denna bestämmelse. Lagrådet påpekar att det förhållandet att en viss person har godkänts som handledare inte innebär någon skyldighet att också fullgöra handledaruppgifter. Lagrådet framhåller vidare att den som övningskör är oförhindrad att anlita en annan godkänd handledare.

Regeringen konstaterar att ett beslut om godkännande som handledare i dag gäller för all framtid och att en registrering i vägtrafikregistret av ett handledarskap därmed kvarstår utan tidsgräns. Enligt regeringens mening kan det mot denna bakgrund uppkomma situationer där det får anses angeläget för handledaren eller den som övningskör att kunna bryta den länk som handledarskapet utgör mellan dem. Exempelvis kan handledaren på grund av obehag eller för att markera avståndstagande, även om det som Lagrådet framhåller inte finns någon skyldighet att fullgöra handledaruppgifter, vilja avsäga sig handledarskapet på grund av att den som övningskör begått ett allvarligt brott. En bestämmelse som möjliggör ett handledarskaps upphörande på begäran av handledaren eller den som övningskör bör därför, enligt regeringens mening, tas in i körkortslagen. Bestämmelsen utformas lämpligen så att länsstyrelsen efter begäran från handledaren eller den som övningskör skall upphäva ett godkännande som handledare, varefter förändringen kan registreras i vägtrafikregistret.

### 9.3.1 Obligatorisk introduktionsutbildning inför privat övningskörning för förarbehörigheten B

**Regeringens förslag:** Den som skall utöva uppsikt under privat övningskörning för förarbehörighet B måste genomgå en obligatorisk introduktionsutbildning tillsammans med den som skall övningsköra för att kunna godkännas som handledare. Utbildning skall få bedrivas av fysiska eller juridiska personer efter tillstånd av Vägverket. Verket skall utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om att priser för deltagande i utbildningen inte får överstiga en viss nivå.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Länsstyrelsen i Jämtlands län* tillstyrker förslaget, men finner att det bör följas upp om den enskilde drabbas av totalt sett högre kostnader och om den tidigare reformen med möjlighet att övningsköra från 16 års ålder kan komma att motverkas. *Vägverket* tillstyrker förslaget och anser att en introduktionsutbildning är ett mycket angeläget steg i att utveckla och effektivisera körkortsutbildningen. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* tillstyrker förslaget. VTI:s analyser visar att det finns en stor potential till förbättringar av förarutbildningen, bl.a. i form av en introduktionsutbildning. Institutet bedömer i nuläget att sannolikheten är liten för att utbildningen skulle få en negativ effekt på trafiksäkerheten i form av att körkortsaspiranterna får minskad körträning. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* tillstyrker förslaget under förutsättning att det inte leder till att fler körkortsaspiranter avstår från privat övningskörning och därigenom går miste om mängdträning. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* tillstyrker förslaget. Förbundet ifrågasätter dock om den föreslagna möjligheten till prisreglering är förenlig med EG-rättsliga konkurrensregler. *Motormännens Riksförbund* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* tillstyrker förslaget. Riksförbundet anser därvid att utbildningstiden bör vara kort och koncentrerad och att det är av synnerlig vikt att utbildningskostnaderna hålls nere. *Länsrätten i Skåne* respektive *Västerbottens län* avstyrker förslaget. Båda länsrätterna anser i huvudsak att en kort introduktionsutbildning inte synes medföra någon större kvalitetsförbättring av den privata övningskörningen och att en alltför omfattande sådan utgör en risk för att personer inte åtar sig ett handledarskap och därigenom minskar körkortsaspirantens träning. Även *Länsstyrelsen i Stockholms län* avstyrker förslaget. Styrelsen anser bl.a. att det i nuläget inte går att avgöra om en introduktionsutbildning ger tillräckliga trafiksäkerhetsvinster för att motivera den stora utökade administration och kostnader som utbildningen medför. Vid ett införande bör en utbildning, enligt länsstyrelsen, också omfatta förarbehörigheten A. Styrelsen finner förslaget orimligt i det att en körkortsaspirant kan tvingas delta i introduktionsutbildning med flera handledare och en handledare tvingas genomgå den för varje aspirant. Vad avser den



möjlighet till prisreglering som föreslås menar länsstyrelsen att den kan leda till att priset för utbildningen hamnar på just den nivå som Vägverket föreskriver. *Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik (LAKY)* avstyrker förslaget på i huvudsak samma grunder som Länsstyrelsen i Stockholms län och delar även i övrigt styrelsens bedömning. *Bil Sweden* avstyrker förslaget och anser att utbildningen bör vara frivillig.

**Skälen för regeringens förslag:** Mot bakgrund av den omfattande privata övningskörningen har handledaren en central roll i trafiksäkerhetsarbetet, såväl när det gäller att utöva uppsikt och instruera under övningskörningen, som att förmedla kunskap som används efter det att körkortet utfärdats. Som konstaterats i ett tidigare avsnitt föreligger det dock ofta brister i denna övningskörnings planering, struktur och innehåll. Det är därför av vikt att det införs en obligatorisk introduktionsutbildning som skall ge handledaren och den som skall övningsköra ökad färdighet, kunskap och vägledning. Det sagda gäller i huvudsak vid övningskörning för förarbehörighet B, varför de föreslagna reglerna bör begränsas till detta område. Härigenom uppkommer inte heller några svårigheter för personer, som i sin anställning har till uppgift att vara handledare åt andra anställda med körkortstillstånd som övningskör hos samma arbetsgivare, eftersom det i dessa fall normalt handlar om högre förarbehörigheter. Länsstyrelsen i Stockholms län anför att för det fall utbildningen införs bör den även omfatta förarbehörigheten A. Enligt regeringens mening är en sådan utvidgning av tillämpningsområdet inte försvarlig ur ett administrativt perspektiv mot bakgrund av att trafiksäkerhetsvinsterna till helt övervägande del får anses uppnås med förslagets avgränsning.

Några remissinstanser avstyrker förslaget om introduktionsutbildning på grund av att den föreslagna utbildningen är för kort för att ha en kvalitetshöjande verkan på övningskörningen och risken att en utbildning kan få följden att en körkortsaspirant får mindre körträning. Andra remissinstanser tillstyrker förslaget under förutsättning att det sistnämnda inte inträffar. Ytterligare remissinstanser har anfört att det i nuläget inte går att avgöra om en utbildning ger tillräckliga trafiksäkerhetsvinster för att motivera den stora ökade administration och kostnader som utbildningen medför. VTI bedömer däremot, utifrån sin nuvarande kunskap, att en introduktionsutbildning inte kommer att få en negativ följd i form av minskad körträning för körkortsaspiranterna. Både VTI och Vägverket bedömer att en introduktionsutbildning i själva verket skulle innebära en förbättring av förarutbildningen. Vid en vägning utifrån nuvarande kunskapsläge, mellan argumenten för och emot en sådan utbildning, anser regeringen att argumenten för väger tyngre. Den ovan nämnda risken för negativa följder skall emellertid ingalunda negligeras, varför introduktionsutbildningens konsekvenser bör utvärderas relativt snart efter införandet. För att inte onödigt öka sagda risk bör utbildningen vara förhållandevis kort, ca tre till fyra timmar och därmed inte heller alltför kostsam. Denna omfattning får också anses tillräcklig för att utbildningen skall vara ett värdefullt led i förarutbildningen. För att de eftersträlvade trafiksäkerhetsvinsterna skall uppstå bör utbildningen dessutom vara ett obligatorium och inte frivillig, som *Bil Sweden* föreslår.

Länsstyrelsen i Stockholms län och LAKY finner förslaget orimligt i det att en körkortsaspirant kan tvingas delta i introduktionsutbildning med flera handledare och i att en handledare tvingas genomgå den för varje aspirant. Vad avser det förstnämnda kan sägas att en körkortsaspirant sällan torde behöva genomgå utbildningen med fler än två handledare – för ungdomar ofta föräldrarna eller en förälder och någon annan släkting eller familjemedlem. Detta bör i allmänhet kunna ske vid ett och samma tillfälle. Enligt regeringens mening kan denna invändning därför inte anses vara avgörande. I fråga om det förhållandet att en handledare kan tvingas genomgå utbildningen flera gånger gäller att det i normalfallet torde handla om att genomgå den med egna barn med något eller några års mellanrum. Härvid bör betonas att en väsentlig del av utbildningens värde ligger just i att den genomgås av handledare och körkortsaspirant tillsammans och aspiranten har i detta fall som regel inte genomgått utbildningen tidigare. Den repetition detta innebär för handledaren får dessutom anses ha ett värde för trafiksäkerheten eftersom utbildningstillfällena vanligen kommer att inträffa med en viss längre tids mellanrum. Med tanke på att utbildningen därtill kommer att vara förhållandevis kort och inte speciellt kostsam kan repetitionen inte anses alltför betungande för handledaren.

Trafiksäkerhetsskäl talar för att det bör ställas vissa krav på kompetens och lämplighet hos de organ som vill bedriva utbildning. Om de uppfyller kraven bör de kunna auktoriseras av Vägverket att bedriva utbildning. Uppfylls inte tillståndskraven och vissa krav som följer av föreskrifter i aktuella avseenden bör Vägverket kunna återkalla tillståndet. Det är därför viktigt att verket också följer upp utbildningsverksamheten i sin tillsyn. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreslås få meddela föreskrifter om att priser för deltagande i utbildningen inte får överstiga en viss nivå.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Sveriges Trafikskolors Riksförbund tar upp vissa konkurrensfrågor i och med att förslaget innehåller en möjlighet att föreskriva att priset för deltagande i introduktionsutbildning inte får överstiga en viss nivå. Vad avser länsstyrelsens oro att denna möjlighet kan leda till att priset för utbildningen hamnar på just den nivå som Vägverket föreskriver kan följande sägas. Det är inte säkert att något högsta pris kommer att behöva föreskrivas. Så förutsätts enbart bli fallet om marknadens prisbildning inte kommer att fungera. I större städer torde också prisbildningen, även för det fall ett högsta pris har föreskrivits, ha goda förutsättningar för att fungera som avsett. Dessutom får föreskriftsmöjligheten, med dess svagheter, allmänt sett anses vara att föredra framför en situation utan den. Vidare har Sveriges Trafikskolors Riksförbund ifrågasatt om den föreslagna möjligheten till prisreglering är förenlig med EG-rättsliga konkurrensregler. Enligt regeringens mening är sistnämnda regler inte tillämpliga i förevarande sammanhang.

**Regeringens bedömning:** Den som avser att ansöka om godkännande som handledare bör inte kunna begära förhandsbesked om det finns hinder mot godkännande enligt 4 kap. 7 § första stycket 1–3 och andra stycket körkortslagen (1998:488).

**Promemorians bedömning:** Promemorian innehåller inte någon bedömning i denna del.

**Remissinstanserna:** *Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik (LAKY)* anser att det bör införas en möjlighet till förhandsbesked om en körkortshavare uppfyller kraven – förutom kravet på genomgången introduktionsutbildning – för handledarskap vid privat övningskörning. Härigenom skulle sökanden enligt LAKY kunna få ett skriftligt och överklagbart beslut om att han eller hon uppfyller kraven på ett tillräckligt långt körkortsinnehav och övriga krav förutom kravet på genomförd introduktionsutbildning. LAKY erinrar också om vad Lagrådet anför om domstolsprövning i bilaga 5 till prop. 1997/98:124.

**Skälen för regeringens bedömning:** LAKY föreslår att det bör införas en möjlighet till förhandsbesked om godkännande som handledare. Ett sådant förhandsbesked skulle ge den presumtive handledaren svar på om han uppfyller kraven på ålder, körkortsinnehav och förarbehörighet, minsta sammanlagda längd på körkortsinnehavet under de senaste tio åren och att han under de senaste tre åren inte haft körkortet återkallat på sätt som förhindrar godkännande som handledare enligt 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen. Regeringen delar inte LAKY:s bedömning att det bör finnas en möjlighet att begära ett förhandsbesked om det finns hinder mot godkännande som handledare enligt 4 kap. 7 § första stycket 1–3 och andra stycket körkortslagen och en möjlighet att överklaga ett negativt sådant beslut. Detta eftersom bedömningen av om nämnda krav är uppfyllda inte är en lämplighetsprövning, utan enbart en rutinmässig kontroll av ett antal registeruppgifter. Den aktuella bedömningen är således t.ex. inte att jämställa med lämplighetsprövningen ett förhandsbesked om körkortstillstånd enligt 3 kap. 8 § körkortslagen innebär. Det är visserligen tveklöst så att de aktuella uppgifterna har ett stort informationsvärde för en presumtiv handledare, eftersom denne härigenom i förväg kan få veta om det finns skäl att genomgå en introduktionsutbildning eller om ett handledarskap förhindras av viss anledning. Uppgifterna är emellertid av sådant slag att den enskilde inte sällan själv kan bedöma om hinder för handledarskap föreligger. Dessutom kan den enskildes informationsbehov enligt regeringens mening tillgodoses t.ex. genom kontakter med och upplysningar från länsstyrelsen utan formliga beslut.

LAKY erinrar om vad Lagrådet anför om domstolsprövning i prop. 1997/98:124 s. 160. Enligt Lagrådet kan en ordning där Vägverkets beslut inte kan överklagas försvaras mot bakgrund av att godkännandet som handledare endast synes föregås av en prövning av dennes ålder och tid för körkortsinnehav. Om kraven för godkännande skulle komma att skärpas, och t.ex. komma att avse olika lämplighetskriterier, erinrar Lagrådet dock om att en domstolsprövning av frågan om godkännande kan bli erforderlig med tanke på bestämmelserna i Europakonventionen.

Enligt regeringens mening saknas det dock alltså behov av en möjlighet till domstolsprövning av Vägverkets beslut i godkännandefrågan. I det föreslagna systemet ingår som nämns ovan inte någon subjektiv lämplighetsbedömning eller liknande, utan enbart objektiva bedömningskriterier av samma slag som i dag. Härvid bör särskilt nämnas att de spärr- och giltighetstider, som kan bli aktuella vid prövningen av godkännandefrågan, har beslutats av länsstyrelse eller allmän förvaltningsdomstol i ett separat förfarande och dessa beslut har kunnat överklagas.

## 9.4 Konsekvenser och ikraftträdande

### 9.4.1 Konsekvenserna av förslaget

**Regeringens bedömning:** De enskilda gynnas av att en nyanserad erfarenhets- och omdömesgillhetsprövning ersätter det gällande kravet på ett obrutet körkortsinnehav för utövande av uppsikt under övningskörning. Ett krav på obligatorisk introduktionsutbildning för handledare och körkortsaspirant inför privat övningskörning för förarbehörigheten B kommer att förbättra trafiksäkerheten. För länsstyrelserna, Vägverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer förslaget att leda till en något ökad arbetsbörda.

**Promemorians bedömning:** Promemorian innehåller inte någon bedömning i denna del.

**Remissinstanserna:** *Länsstyrelsen i Stockholms län* bedömer att den föreslagna ordningen där den som ansöker om handledarskap vid privat övningskörning för förarbehörigheten B skall ge in ett godkänt utbildningsbevis kommer att leda till omfattande merarbete för styrelsen i fråga om ärendehantering och kontakter med allmänheten. Som skäl för detta anför länsstyrelsen följande. I dag kommer ansökningarna om handledarskap respektive körkortstillstånd normalt in tillsammans. Handledarskapsansökningen prövas då i direkt anslutning till att körkortsaspiranten har fått sitt körkortstillstånd. Vid ett utbildningskrav kommer i de allra flesta fall frågan om körkortstillstånd att prövas först, eftersom det inte finns skäl att genomföra en introduktionsutbildning om man inte blivit godkänd att övningsköra. Ansökningen om handledarskap kommer då, i avvaktan på att ärendet kompletteras med ett utbildningsbevis, bl.a. att behöva diarieföras – vilket inte krävs i dag och bevakas. *Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik (LAKY)* anför att det i dag inte är ovanligt att varje elev beviljas en handfull eller fler handledare varför mängden ansökningar om handledarskap är betydande och därmed tidsmässigt mycket resurskrävande för länsstyrelserna. Enligt LAKY är dock granskningen av en enskild ansökan däremot förhållandevis enkel. LAKY bedömer att länsstyrelsernas arbete med och kostnader för handledarskapsärendena kommer att öka redan vid de förändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2005 på grund av att fler kontroller av olika uppgifter måste göras och öka högst väsentligt vid ett krav på

introduktionsutbildning, även om det då är troligt att det totala antalet ansökningar om handledarskap minskar. LAKY anför i huvudsak det samma som Länsstyrelsen i Stockholms län i fråga om att utbildningskravet medför ökade krav på registrering, komplettering och bevakning för länsstyrelserna. *Vägverket* bedömer att en introduktionsutbildning kommer att innebära ett antal förbättringar för verkets del. Enligt verket är skälet för detta bl.a. att bättre förberedda körkortsaspiranter i sin tur torde innebära minskade köer vid förarprov genom färre s.k. omprov och att färre underkända prov kommer att förbättra förarprövarnas arbets-situation genom minskade konflikter m.m.

**Skälen för regeringens bedömning:** De enskilda gynnas av att en nyanserad erfarenhets- och omdömesgillhetsprövning ersätter det gällande kravet på ett obrutet körkortsinnehav för utövande av uppsikt under övningskörning. Således mildras eller försvinner många av de olägenheter som är förenade med dagens system, samtidigt som trafik-säkerheten upprätthålls genom nämnda prövning. Vidare kommer införandet av en obligatorisk introduktionsutbildning, för handledare och körkortsaspirant inför privat övningskörning för förarbehörigheten B, sannolikt att förbättra trafiksäkerheten.

För länsstyrelsernas del innebär förslaget att arbetsbördan, så vitt kan bedömas i nuläget, kommer att öka. Som Länsstyrelsen i Stockholms län och LAKY framhåller medför de nya reglerna om uppsikt under övningskörning en prövning som innebär kontroll av flera uppgifter än i dag. Det bör dock, enligt regeringens mening, nämnas att det alltjämt är fråga om kontroller av register och i vissa fall att ett bevis om genomgången introduktionsutbildning inkommit, dvs. ett helt och hållet rutinmässigt förfarande.

Länsstyrelsen anför vidare att ansökningarna om körkortstillstånd respektive handledarskap i dag normalt kommer in tillsammans och att den senare prövas i direkt anslutning till att körkortsaspiranten har fått sitt körkortstillstånd. Som länsstyrelsen påpekat kommer förslagets konstruktion att medföra att frågan om körkortstillstånd i regel prövas före ansökningen om handledarskap. Enligt styrelsen kommer detta att medföra att handledarskapsansökningen i avvaktan på att ärendet kompletteras med ett utbildningsbevis bl.a. måste diarieföras och bevakas.

Även om situationen länsstyrelsen beskriver kommer att inträffa är det enligt regeringens mening inte säkert att den kommer att vara den vanligaste om de föreslagna reglerna införs. Att ansökningarna om körkortstillstånd och handledarskap i dag kommer in tillsammans torde nämligen till stor del bero på hur gällande regler är utformade. Med de föreslagna reglerna framstår det i stället som rationellt att avvakta med ansökan om handledarskap tills efter det att den som avser att bli handledare och körkortsaspiranten genomgått introduktionsutbildningen. I ett sådant fall uppkommer inte något merarbete för länsstyrelserna. Det är dock troligt att båda situationerna kommer att förekomma även efter det att kunskap om de nya reglerna spritt sig. Vidare lär, som LAKY anför, det totala antalet ansökningar om handledarskap minska med de föreslagna reglerna. Därmed kommer resurser som i dag tas i anspråk av den stora volymen ansökningar att frigöras och kunna användas i den föreslagna något mer omfattande kontrollen som föregår ett handledarskap.

Sammantaget är det enligt regeringens mening sannolikt att länsstyrelsernas arbetsbörda kommer att öka på grund av förslaget.

När det gäller Vägverket kommer de föreslagna reglerna att innebära nya arbetsuppgifter bl.a. i form av att ge respektive att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning för handledare och körkortsaspirant inför privat övningskörning för förarbehörigheten B samt utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Det har emellertid inte framkommit, vare sig i verkets egen utredning, som ligger till grund för förslaget om introduktionsutbildning eller på annat sätt, att verket inte skulle kunna hantera tillstånds- och tillsynsverksamheten m.m. inom nuvarande anslag. Härutöver har Vägverket anfört att förslaget kommer att innebära förbättringar bl.a. i fråga om effektivare förarprovning och bättre arbetsmiljö för förarprovarna.

Vad avser de allmänna förvaltningsdomstolarna innebär införandet av en möjlighet till överklagande av Vägverkets beslut, om att inte ge respektive att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning, att måltillströmning till domstolarna kommer att öka. Vilken omfattning ökningen kommer att ha är dock svårt att uppskatta på förhand. I nuläget kan endast sägas att antalet mål av naturliga skäl kommer att vara större i samband med systemets införande för att därefter minska till någon form av för måltypen normal nivå.

Såväl länsstyrelsernas som Vägverkets och domstolarnas eventuellt ökade arbetsbelastning skall hanteras inom befintliga anslagsramar.

#### 9.4.2 Ikraftträdande m.m.

**Regeringens förslag:** De föreslagna ändringarna träder i kraft den 1 januari 2005. Bestämmelserna i 4 kap. 9–11 §§, 8 kap. 2 § första stycket andra meningen samt 10 kap. 1 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 oktober 2005. Bestämmelsen i 4 kap. 7 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 januari 2006.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorian föreslår att lagändringarna skall träda i kraft den 1 januari 2005. De nya bestämmelserna om introduktionsutbildning i 4 kap. 7 § första stycket 4, 8 kap. 2 § första stycket samt 10 kap. 1 § första stycket 4, 1 a och 1 b §§ föreslås dock tillämpas för tid från och med den 1 januari 2006. När det gäller de regler som rör utbildningsorganen föreslår regeringen, till skillnad mot promemorian, att reglerna skall tillämpas från och med den 1 oktober 2005.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* anför att de föreslagna reglerna om introduktionsutbildning i 8 kap. 2 § första stycket samt 10 kap. 1 § första stycket 4, 1 a och b §§ bör träda i kraft den 1 oktober 2005 för att ansökningar om att få bedriva utbildning m.m. skall kunna hanteras praktiskt.

**Skälen för regeringens förslag:** Vägverket framhåller att bestämmelserna som rör utbildningsorganen bör träda i kraft den 1 oktober 2005, i stället för den 1 januari 2006 som föreslagits, för att verket skall kunna hantera ansökningar om att få bedriva utbildning m.m. Regeringen delar verkets bedömning att en fungerande utbildningsorganisation måste

existera den 1 januari 2006. Mot bakgrund härav bör reglerna som avser utbildningsorganen tillämpas från och med den 1 oktober 2005. Bestämmelsen om krav på genomgången introduktionsutbildning i 4 kap. 7 § första stycket 4 bör i enlighet med promemorians förslag tillämpas från och med den 1 januari 2006.

Ett godkännande som handledare som meddelats före de nya reglernas ikraftträdande gäller också därefter, men ett sådant handledarskap kan upphöra att gälla enligt de nya bestämmelserna, t.ex. på begäran av körkortsaspiranten eller efter återkallelse av handledarens körkort enligt 5 kap. 3 § 1 körkortslagen. Enligt regeringens mening saknas det därmed anledning att införa några uttryckliga övergångsbestämmelser.

## 10 Nya verkställighetsregler för överlastavgifter

### 10.1 Allmänna utgångspunkter

#### 10.1.1 Bakgrund – utomnordiska verkställighetsproblem

##### *Nuvarande ordning*

Enligt det gällande svenska regelverket (för en närmare beskrivning av gällande rätt se SOU 2002:72 s. 21 ff. och även prop. 2003/04:92) är det förenat med svårigheter att verkställa böter och avgifter som ådömts respektive påförts utomnordiska fordonsförare eller fordonsägare för förseelser mot den svenska trafiklagstiftningen. Det finns inga möjligheter för polisen att framtvunga förskottsbetalningar för trafikböter eller trafikavgifter. De möjligheter till användande av tvångsmedel som föreskrivs i rättegångsbalken utnyttjas i princip inte vid rena bötesbrott. En svensk myndighet har inte särskilt ofta någon möjlighet att begära verkställighet i en annan stat av en svensk brottmålsdom eller av ett beslut om avgifter för förseelser mot den svenska trafiklagstiftningen. Verkställighet kan därför i avsaknad av konventioner eller mellanstatliga avtal i princip endast ske i Sverige. I många fall är det således möjligt att undandra sig verkställighet genom att lämna landet.

I fråga om de övriga nordiska länderna är verkställighetssituationen generellt sett den motsatta. Sedan 1960-talet pågår, genom lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m. och förordningen (1963:194) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m., ett omfattande samarbete avseende straffverkställighet mellan Sverige och de övriga nordiska länderna. Detta nordiska samarbete fungerar väl avseende såväl lindrig som allvarlig brottslighet men omfattar inte förseelser som sanktioneras med avgifter, t.ex. enligt

lagen (1972:435) om överlastavgift eller lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. För överlastavgifternas del kan indrivning ändå ske inom Norden med stöd av lagen (1990:226) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna samt förordningen (1997:1157) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Även detta samarbete fungerar utan anmärkningar. Felparkeringsavgifter faller dock utanför de nämnda samarbetena och kan inte verkställas i de övriga nordiska länderna.

Det bör redan nu betonas att de utomnordiska verkställighetsproblemen inom en nära framtid kommer att kunna lösas inom EU:s ram i fråga om trafikböter (se vidare avsnitt 10.1.2 nedan). Problemen lär dock bestå under överskådlig tid vad avser överlastavgifter och felparkeringsavgifter inom EU, eftersom verkställighetssamarbete saknas på dessa områden, samt i sin helhet företrädesvis mellan Sverige och de länder i Östeuropa som inte blivit medlemmar av EU våren 2004.

Sammanfattningsvis gäller således att det i dag förekommer verkställighetsproblem i fråga om trafikböter och trafikavgifter, i form av överlast- och felparkeringsavgifter, som ådömts eller påförts utomnordiska fordonsförare eller fordonsägare.

#### *Internationell jämförelse*

Utredningen har genom frågor till myndigheter i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Nederländerna, Spanien, Storbritannien och Tyskland inhämtat information om hur rättssystemen i dessa EU-länder hanterar motsvarande verkställighetsproblematik. Samtliga myndigheter utom de brittiska och finska redovisade att det finns möjlighet att meddela beslut om någon form av tvångsmedel mot personer som bryter mot trafiklagstiftningen, i syfte att framtvunga en förskottsbetalning av ett förväntat bötesstraff och på så sätt säkerställa en framtida verkställighet av straffet. Möjligheterna gäller i princip endast mot utländska trafikanter. Det är emellertid inte medborgarskapet som utgör rekvisitet för användande av tvångsåtgärden, vilket skulle strida mot diskrimineringsförbudet i artikel 12 i EG-fördraget, utan att den straffrättsligt ansvarige personen inte har ett känt hemvist i landet i fråga.

Tvångsåtgärderna utgörs vid trafikbrott antingen av en möjlighet att ta egendom i förvar (Belgien, Danmark, Frankrike och Nederländerna) eller att förbjuda fordonets fortsatta färd genom att ”göra det omöjligt att flytta” och härvid eventuellt ställa upp det på en särskild förvaringsplats (Spanien). Den tyska myndigheten redovisade att båda dessa möjligheter kan användas. Närmare bestämt kan egendom tas i förvar vid vad som kan betecknas som vanliga trafikbrott och förbud mot fortsatt färd meddelas när trafikbrott begås av den kommersiella trafiken. Från tysk håll underströks dock proportionalitetsprincipens betydelse. Detta innebär i praktiken att själva fordonet som sådant nästan aldrig tas i förvar vid vanliga trafikbrott, utan i stället tas annan mindre värdefull egendom. I Finland och Storbritannien finns, som redan framgått, inga möjligheter att meddela beslut om omedelbara tvångsåtgärder i samband med trafikbrott i syfte att driva in böter.

För verkställigheten av felparkeringsavgifter är redovisningen mer diversifierad. Myndigheterna i Belgien, Finland, Frankrike och Tyskland



uppgav att det, liksom i Sverige, inte finns några möjligheter till tvångsåtgärder mot felparkerade fordon enbart i syfte att verkställa en felparkeringsavgift. Brittiska, danska, nederländska och spanska myndigheter uppgav däremot att det finns en sådan möjlighet, framför allt möjligheten att låsa hjulen på ett felparkerat fordon genom en s.k. wheel clamp. Endast från nederländsk sida gavs emellertid klart uttryckt för att denna metod används frekvent. I kontrast härtill angav den brittiska myndigheten att metoden brukas mer sällan.

Sammantaget framstår det som vedertaget i många EU-länder med en möjlighet att kunna besluta om någon form av tvångsåtgärd mot utländska trafikanter som bryter mot trafiklagstiftningen, för att framtvunga en förskottsbetalning av ett förväntat bötesstraff, och därmed säkerställa en framtida verkställighet av böterna. Däremot används tvångsåtgärder generellt sett endast undantagsvis vid verkställighet av felparkeringsavgifter.

### *Behovet av ändringar*

I Sverige medför de tidigare nämnda bristerna i verkställigheten ett antal olägenheter. Inom- och utomnordiska förare eller fordonsägare behandlas olika, vilket är otillfredsställande från rättvisesynpunkt. Därtill kommer trafiksäkerhetsproblem, varvid en effektiv verkställighet kan förväntas ha en positiv effekt på den allmänna trafiksäkerheten. Vidare gäller i fråga om överlastavgift att det kan argumenteras för ett samband mellan effektivare verkställighet och minskade underhållskostnader till följd av vägsador. Härutöver har åkeribranschen hävdat att verkställighetsproblemen medför konkurrensnackdelar för de svenska åkeriföretagen. Slutligen förlorar kommunerna inkomster på grund av att felparkeringsavgifter inte kan drivas in. De olika olägenheterna kommer nu att utvecklas något i tur och ordning.

De aktuella skillnaderna i behandling kan i någon mån konkretiseras genom vad Vägverket redovisat i en rapport om hur den tunga trafiken efterlever trafiklagstiftningen. Det har nämligen framkommit att ungefär 50 procent av de medborgare i andra nordiska länder som ådömts böter för trafikbrott frivilligt betalat dessa, medan motsvarande siffra för medborgare i andra europeiska länder endast är 10–15 procent (Vägverket, Rapport angående regeringens uppdrag att utreda och lämna förslag avseende hur kontrollen av hur den tunga trafiken efterlever trafiklagstiftningen m.m. kan utvecklas och förändras, dnr N2000/3778/TP, s. 44). Den betydande skillnaden beror sannolikt till stor del på att böter som ådömts den som bor i ett nordiskt land slutligen kan drivas in exekutivt med stöd av det nordiska samarbetet som finns om straffverkställighet.

Rättviseproblemet får även ökad aktualitet genom att den svenska åkerinäringen på senare år utsatts för en ökad internationell konkurrens. Exempelvis kan numera transportföretag som är registrerade i ett EU-land med stöd av EG-rätten (rådets förordning [EEG] nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransport på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade; EGT L 279, 12.11.1993, s 1, Celex 1993R3118) även utföra tillfälliga inrikes godstransporter på väg i vilket annat EU-land som helst utan att vara

etablerade i det landet, så kallat cabotage. Öppnandet av möjlighet till cabotage har skett successivt sedan år 1993 och det är från den 1 juli 1998 helt fritt för EU-åkerier i alla EU:s medlemsländer.

Även om omfattningen av den utländska lastbilstrafiken i Sverige inte är helt klarlagd har enligt Vägverkets mätningar den tunga trafiken i Sverige ökat de senaste åren. Samtidigt har emellertid den mängd gods som svenska lastbilar har transporterat inte ökat. Den rimliga förklaringen till detta anses vara att de utländska lastbilarnas andel av transportererna i Sverige har ökat.

I fråga om trafiksäkerheten är det angeläget att ha ett effektivt sanktionssystem även för utländska förare och fordonsägare, eftersom det kan tas för givet att trafikfarliga beteenden är vanligare förekommande om sanktionerna för förseelser mot trafiklagstiftningen inte kan verkställas. De typiskt sett trafikfarliga beteendena är exempelvis att fordon framförs med för hög hastighet. Uttröttade förare som har brutit mot bestämmelserna om kör- och vilotider utgör också en potentiell trafikfara. Fordon som har överlastats innebär i sig en betydande trafiksäkerhetsrisk (se t.ex. prop. 1972:81 s. 34 och 70) och kan även ge upphov till spårbildningar i vägbanan och på så vis sedermera öka risken för vattenplaning för andra trafikanter.

Vad därefter angår sambandet mellan bristande verkställighet av överlastavgift och vägskador är utgångspunkten att nedbrytningen av vägarna går fortare vid överlastad fordonstrafik. Det har t.ex. beräknats att den nedbrytande effekten är 50 procent större för ett treaxlat fordon som har 10 procents överlast än för ett motsvarande fordon med maximalt tillåten last (se t.ex. prop. 1989/90:17 s. 11). En effekt av överlasterna är, som nämnts i föregående stycke, uppkomsten av spår i vägbanan. Vidare kan exempelvis sprickbildningar i vägbeläggningen påverka underliggande lager och därmed förorsaka dyrbara reparationer av vägarna. Utredningen har vid en schematisk beräkning kommit fram till att om införandet av verkställighetsregler skulle leda till att den utomnordiska trafiken inte överlastade i någon större mån än vad den svenska trafiken gör, så skulle detta kunna innebära lägre kostnader för staten i form av vägunderhåll med några miljoner kronor per år.

När det gäller konkurrensfrågor har framför allt den svenska åkeribranschen gjort gällande att de verkställighetsproblem som finns verkar konkurrensmässigt menligt för de svenska åkeriföretagen jämfört med utländska åkeriföretag. Frågan har utretts tidigare (se SIKÅ, rapport 1999:5 del 1, Åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrenssituation). Då (a. a. s. 37) ansågs emellertid en bristande efterföljd av lagar och regler i sig endast försumbart påverka de rent ekonomiska kostnadskillnaderna. Det framhölls likväl att det av rent principiella skäl är ytterst viktigt att försöka säkerställa en enhetlig regelförfarande på den avreglerade transportmarknaden. Detta dels för de berörda aktörernas skull, dels för att även allmänheten fullt ut skall acceptera de förenklade villkor som nu råder för utländska konkurrenters marknadstillträde. Det torde saknas skäl att nu se annorlunda på saken. Verkställighetsproblemet får därför ur ett konkurrensperspektiv anses vara väsentligt.

Vad avser felparkeringsavgifter är problemen företrädesvis regionala och finns i gränsnära kommuner, t.ex. Strömstads kommun. Problemets omfattning kan illustreras med i vad mån under år 2001 utfärdade av-

gifter betalades. Vid en revidering år 2002 konstaterades att betalningsviljan var 80 procent när det handlade om svenskregistrerade fordon, men endast ca sju procent när fordonen var utlandsregistrerade. Annorlunda uttryckt kan detta för vissa kommuner innebära att hälften av de felparkeringsavgifter som utfärdas aldrig kan drivas in. Totalt tros kommunerna årligen gå miste om inkomster på ungefär 10–15 miljoner kronor på grund av felparkeringsavgifter som inte går att driva in.

De ovan beskrivna olägenheterna när det gäller utomnordiska förare eller fordonsägare talar således med viss styrka för att kan finnas anledning att införa nya verkställighetsregler vad avser såväl trafikböter som överlastavgift och felparkeringsavgift. Därmed är dock inte sagt att så bör ske samtidigt eller att reglerna bör vara desamma i samtliga tre fall.

### 10.1.2 Nya verkställighetsregler för överlastavgift

**Regeringens förslag:** Det skall införas nya verkställighetsregler för överlastavgift när det gäller utomnordiska fordonsägare.

**Regeringens bedömning:** Något omedelbart behov att införa motsvarande nya verkställighetsregler finns inte i fråga om trafikböter, eftersom ett instrument för ömsesidigt erkännande av bötesstraff inom EU kommer att antas inom en nära framtid. För felparkeringsavgifternas del är det inte utan ytterligare utredning möjligt att införa motsvarande nya verkställighetsregler.

**Utredningens förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svenska kommunförbundet* tillstyrker förslaget och bedömningen utom vad avser felparkeringsavgifter. *Vägverket* har inget att invända mot vare sig förslaget eller bedömningen. *Motormännens riksförbund* anser att förslaget och bedömningen är bra under förutsättning att det även för trafikbrotten och felparkeringsavgifterna införs nya regler inom en snar framtid. *Rikspolisstyrelsen* beklagar att utredningen inte tagit ett mer samlat grepp och belyst aktuella frågeställningar i hela dess vidd. Enligt styrelsen kan och bör den fortsatta beredningen ta sig an de frågor som återstår om verkställighet av vissa trafikböter eller trafikavgifter för utländska trafikanter. *Rikspolisstyrelsen* anser att den ordning som föreslås i fråga om överlastavgifter bör kunna ges generell tillämpning. *Juridiska Fakultetsstyrelsen vid Lunds Universitet* menar att förslagets avgränsning är oändamålsenlig och obefogad. *Godstransport delegationen (N2002:18)*, *Svenska Transportarbetareförbundet* och *Sveriges transportindustriförbund* uttrycker besvikelse över att förslaget begränsats till överlastavgifter. *Svenska åkeriförbundet* (numera Sveriges åkeriföretag) framhåller att hela problematiken med verkställighet av trafikböter och trafikavgifter måste åtgärdas inom en snar framtid.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** En allmän förutsättning för att verkställighetsregler skall vara effektiva är att de förenas med en möjlighet att tillgripa någon form av tvångsåtgärd. Vid det aktuella valet av tvångsåtgärd måste emellertid beaktas att det finns en stor mängd trafikförfattningar vilka tar sikte på högst varierande situationer. De täcker allt från bagatellartade förseelser, som exempelvis bristfällig

skyltbelysning, till grövre trafikbrott, som t.ex. rattfylleri och olaga yrkesmässig trafik. Därmed varierar straffvärdena för trafikbrotten. De olika förseelserna är dessutom av olika betydelse för trafiksäkerheten. De har också olika stor inverkan på uppkomsten av vägskador. Det finns vidare en grundläggande skillnad mellan kommersiell trafik och privatbilister bl.a. vad gäller ekonomiska incitament för överträdelse.

Trafikförfattningarna har även olika adressater. Vissa författningar lägger böter eller avgifter på föraren medan andra lägger betalningsansvaret på fordonsägaren. Ett tvångsmedel mot fordonet kan naturligtvis vara lättare att förstå och motivera om det är ägaren som är betalningsansvarig än om det är föraren som är betalningsansvarig för något han eller hon har gjort utan ägarens insikt.

Vidare gör den beskrivna heterogeniteten att även om det, som hävdas nedan i avsnitt 10.2.4, inte allmänt sett strider mot grundläggande principer om proportionalitet och diskriminering på grund av nationalitet att kunna tillgripa tvångsmedel för trafikförseelser, så kan det givetvis i fråga om en enskild förseelse finnas anledning att anlägga ett annat betraktelsesätt.

Det framstår därmed som uppenbart att lämpligheten och rimligheten av användandet av en tvångsåtgärd i de aktuella utomordiska fallen måste prövas nyanserat. Dessutom bör det härvid beaktas i vilken mån en motsvarande verkställighet kan uppnås genom internationella överenskommelser. Mot bakgrund av att en sådan prövning är förhållandevis omfattande är det i nuläget inte möjligt för regeringen att lämna något generellt förslag om tvångsåtgärd.

En generell tillämplighet av de aktuella verkställighets- och tvångsåtgärderna torde endast vara meningsfull och från objektiva utgångspunkter godtagbar, om målsättningen också är att utnyttja möjligheten vid samtliga slags trafikförseelser av utomordiska fordon. Detta torde i sin tur ställa tämligen stora krav på utökade resurser för framför allt polisen, om inte andra polisiära angelägenheter skall nedprioriteras. Vilka resurser det kan handla om går dock inte att uttala sig närmare om utan ytterligare utredning.

Mot bakgrund av det anförda är det naturligt att koncentrera intresset till de områden där det framstår som särskilt önskvärt med effektiv verkställighet och en sådan inte kan eller kommer att kunna uppnås genom internationellt verkställighetssamarbete. Härvid bör också beaktas att det från allmänna utgångspunkter finns goda skäl för att till en början begränsa införandet av en ny ordning till ett visst eller vissa särskilt angelägna områden i syfte att vinna praktiska erfarenheter. Om erfarenheterna efter en utvärdering ger anledning till det kan en utvidgning av den nya ordningen till ytterligare trafikförseelser övervägas.

#### *Mindre prioriterade områden*

Inom EU finns för närvarande inga rättsakter som reglerar verkställighet över gränserna av bötesstraff. Den 4 mars 2004 överlämnade emellertid regeringen en proposition om Sveriges antagande av ett rambeslut om tillämpningen av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff till riksdagen (prop. 2003/04:92). I propositionen föreslås att riksdagen godkänner utkastet till rambeslutet.

Rambeslutet innehåller bestämmelser om verkställighet inom EU av bötesstraff. Rambeslutet skall kunna användas när den fysiska eller juridiska person mot vilken ett bötesstraff har fattats har sin egendom, inkomst eller hemvist, eller – när det gäller en juridisk person – har sitt säte i en annan medlemsstat. Ett bötesstraff som har beslutats i en medlemsstat av en domstol eller, under vissa förutsättningar, en annan myndighet skall erkännas och verkställas i en annan medlemsstat utan att något nytt beslut behöver fattas av den staten. Verkställigheten skall ske på samma sätt som för ett inhemskt bötesstraff. I vissa fall kan verkställigheten av bötesstraffet vägras. Grundtanken är emellertid att ingen fysisk eller juridisk person i framtiden skall kunna undkomma verkställighet av ett bötesstraff inom EU.

Bötesstraff som dömts ut av en domstol eller i ett föreläggande av ordningsbot eller strafföreläggande omfattas som sagt av rambeslutet. Emellertid skall med bötesstraff även avses beslut om böter som fattats av andra myndigheter än domstol i ett administrativt förfarande så länge ett sådant beslut hade kunnat prövas av en domstol i ett straffrättsligt förfarande. I Sverige finns inte denna typ av förfaranden. Här beivras visserligen vissa överträdelse av särskilda föreskrifter genom särskilda administrativa avgifter eller sanktionsavgifter, t.ex. i förevarande lagstiftningsärende aktuella felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, men dessa överprövas vid tingsrätten med stöd av lagen (1996:242) om domstolsärenden i stället för med rättegångsbalkens regler om rättegången i brottmål. Felparkeringsavgifterna – liksom andra liknande administrativa avgifter som inte kan överprövas i ett straffrättsligt förfarande vid domstol, t.ex. överlastavgifter – omfattas därmed inte av rambeslutet.

Eftersom rambeslutet är bindande för medlemsstaterna och genomförandet av rambeslutet kommer att kräva ny nationell lagstiftning, krävs riksdagens godkännande innan Sverige kan rösta för ett antagande av rambeslutet i ministerrådet. Riksdagen kommer att behandla propositionen under våren 2004 och rambeslutet kommer att kunna antas av ministerrådet tidigast under sommaren 2004. Genomförandetiden kommer troligen att bestämmas till minst två år från det att rambeslutet offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning (EUT).

Då bötesstraff för förseelser mot svensk trafiklagstiftning, efter nämnda genomförandetid, kommer att kunna verkställas inom EU, saknas det givetvis skäl att införa ett svenskt nationellt system utöver det som följer av rambeslutet. Ett EU-verkställighetssamarbete får dessutom anses utgöra det bästa sättet att uppnå en likabehandling av trafikanterna. Även om samarbetet inte gäller länder utanför EU kommer – särskilt efter unionens utvidgning våren 2004 – den helt övervägande delen utländsk trafik i Sverige att omfattas.

Felparkeringsavgifter enligt lagen om felparkeringsavgift är en avgiftstyp som intar en särställning i verkställighetssammanhang. Till skillnad från vad som normalt är fallet vid övriga trafikförseelser finns ju en fordonsförare eller fordonsägare sällan på plats när en felparkeringsförseelse upptäcks. Detta betyder bl.a. att ett beslut om tvångsåtgärd inte på ett enkelt och klart vis kan meddelas den ansvarige. Ett tänkbart sätt bl.a. att hantera denna svårighet är att, såsom sker bl.a. i Nederländerna och Storbritannien, tillgripa mekaniska anordningar genom vilka hjulen

låses fast. En viktig invändning däremot är dock att det i vissa fall kan framstå som betänkligt att låsa fast ett fordon om det t.ex. står uppställt på ett trafikfarligt sätt. En annan invändning är att ett sådant system medför administrativa kostnader för det allmänna. Härtill kommer den grundläggande frågan om en tvångsåtgärd, som i princip utan tidsbegränsning och generellt förhindrar fortsatt utnyttjande av bilar som felparkerats, med avseende på art, styrka, räckvidd och varaktighet står i rimlig proportion till vad som är att vinna med åtgärden i fråga. Vidare måste det beaktas att tvångsåtgärder endast används i ett mindre antal EU-länder vid verkställighet av felparkeringsavgifter. Det bör också framhållas att det i Nordiska ministerrådet har förts principdiskussioner om bl.a. möjligheten att låta driva in felparkeringsavgifter över landsgränserna i Norden. Mot denna bakgrund framstår det inte som välunderbyggt att utan ytterligare och mer ingående överväganden föreslå en ordning för felparkeringsavgifter med verkställighets- och tvångsåtgärder i Sverige.

#### *Närmare om behovet av nya verkställighetsregler för överlastavgift*

I motsats till vad som gäller för trafikböter och felparkeringsavgifter framstår det som särskilt viktigt att införa nya verkställighetsregler på överlastavgiftsområdet. Det kan uppskattas att drygt hälften av de belopp som årligen påförs utomnordiska fordonsägare för överlastavgifter aldrig kommer att betalas. Exempelvis kan det av betalningsanteckningar för de senaste ca tio åren, som förts vid Länsstyrelsen i Stockholms län, utläsas att betalning inte erlades i 14 procent av fallen med svenska fordonsägare, i 35 procent av de nordiska fallen och i 61 procent av de utomnordiska fallen. Vidare uppger utredningen att den utländska trafiken påförs ca 30 procent av överlastavgifterna samtidigt som denna trafik står för omkring 17 procent av den totala lastbilstrafiken. Den utländska överrepresentationen får åtminstone delvis anses ha samband med verkställighetsbristerna i avgiftssystemet. Det finns dessutom anledning att anta att antalet verkliga fall av utländsk överlast är betydligt större än vad de avgifter som årligen påförs utvisar. Därtill kommer att i likhet med vad som gäller för i vart fall de allvarigare trafikbrotten innebär överlastade fordon också en typfara för trafiksäkerheten. Vidare ger trafik med överlast upphov till ett betydande vägslitage och utgör därmed även indirekt en trafiksäkerhetsfara för övrig trafik. Den överlastade trafiken kan också befaras generera stora kostnader för staten i form av vägunderhåll.

För överlastavgifterna gäller också till skillnad från trafikbrotten att det under en nära framtid inte kan påräknas några internationella verkställighetsinstrument inom EU.

Vidare torde det på överlastavgiftsområdet inte föreligga någon större risk för att en tvångsåtgärd skulle komma i konflikt med proportionalitetsprincipen, se vidare avsnitt 10.2.4 nedan.

Det sagda i förening med de förut nämnda allmänna rättviseperspektivet och principiella konkurrensskäl talar starkt för en förändring av möjligheterna till verkställighet av överlastavgifter för utomnordisk trafik. Några egentliga skäl för att inte införa någon form av förändring av den nuvarande ordningen torde inte föreligga. Bland annat, kan härvid

understrykas att överlastad trafik till övervägande del utgörs av kommersiell trafik. Därvid kan också konstateras att den av professionella aktörer utförda kommersiella trafiken har ett särskilt ansvar för förseelser mot trafiklagstiftningen och det framstår som naturligt att denna grupp också borde bli den som i första hand utsätts för hårdare verkställighetsåtgärder.

## 10.2 Ändringar i lagen om överlastavgift

### 10.2.1 De nya verkställighetsreglernas tillämpningsområde

**Regeringens förslag:** De nya verkställighetsreglerna för överlastavgift riktas mot fysiska och juridiska personer som inte har hemvist i Sverige eller något annat nordiskt land.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har yttrat sig i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** Av uppenbara skäl föreligger det inte något särskilt verkställighetsproblem avseende en överlastavgift om den fysiska eller juridiska person som är ansvarig för avgiften har hemvist i Sverige. Av avsnitt 10.1.1 framgår att detsamma gäller för personer med hemvist i Danmark, Finland, Island eller Norge, eftersom verkställighet av en påförd överlastavgift i ett sådant fall kan ske med stöd av lagen (1990:226) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna och förordningen (1997:1157) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Norden kan således i sin helhet undantas från området med särskilda verkställighetsproblem i aktuellt avseende. Mot bakgrund härav och eftersom sådana problem existerar utanför detta territorium bör den nya verkställighetsmöjligheten enbart omfatta personer med hemvist utanför Norden. Frågan om ett sådant urvalskriterium innebär en av EG-rätten förbjuden indirekt diskriminering behandlas nedan i avsnitt 10.2.4, i samband med att den tvångsåtgärd som eventuellt kan ge upphov till sådan diskriminering behandlas.

Det skulle kunna hävdas att de nya reglernas tillämplighet borde göras avhängig ett fordonets registrering i stället för den överlastavgiftsansvariges hemvist. Reglerna skulle i ett sådant fall kunna bli tillämpliga redan vid ett konstaterande av att ett överlastat fordon är registrerat i ett land utanför Norden. Ett sådant system skulle utan tvivel vara enkelt för polisen att hantera. Detta eftersom någon bedömning av en fordonsägares hemvist inte skulle behöva göras, utan endast en kontroll av fordonets registrering.

Lagligheten av ett system baserat på fordonets registrering kan dock ifrågasättas för svenska förhållanden och det även om EG-domstolen har godkänt ett liknande system i dom av den 19 mars 2002 i mål C-224/00, *Kommissionen mot Italien*. I rättsfallet gjordes nämligen inte gällande att Italien hade slutit några relevanta bilaterala avtal med övriga medlemsstater som kunde garantera en verkställighet över gränserna, vilket

emellertid, som framgått ovan, är fallet för Sveriges del i fråga om de övriga nordiska länderna. Om därför t.ex. en dansk åkare skulle ha nyttjanderätt till ett tyskregistrerat fordon och fordonet därefter skulle framföras med överlast i Sverige så skulle den danske åkaren enligt 7 § lagen (1972:435) om överlastavgift under vissa förhållanden kunna bli ansvarig för överlastavgiften. Om fordonet då skulle bli utsatt för tvångsåtgärder i Sverige endast på grund av att det var tyskregistrerat skulle den danske åkaren med fog kunna hävda att förfarandet var såväl onödigt som olagligt eftersom en påförd svensk överlastavgift kan verkställas mot åkaren i Danmark med stöd av lagen om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Norden bör därför ses som en helhet i frågan om verkställigheten av en svensk överlastavgift och ett system som endast inriktar sig på fordonets registrering kan då inte motiveras av objektiva skäl och skulle därmed kunna utgöra av EG-rätten otillåten diskriminering (jfr t.ex. EG-domstolens dom av den 10 februari 1994 i mål C-398/92, *Mund & Fester mot Firma Hatrex Internationaal Transport*, REG. 1994, s. I-467). Det sagda förändras inte av vare sig att nämnda exempel endast kan utgöra ett undantag i den internationella trafiken eller att ett system som är avhängigt endast av fordonets registrering har klara praktiska fördelar. Den begränsade risk som ändå föreligger att ett sådant system skulle kunna förklaras ogiltigt gör att ett system baserat på begreppet hemvist bör få företräde. En hänvisning till hemvistbegreppet har också godkänts av EG-domstolen (dom av den 23 januari 1997 i mål C-29/95, *Pastors och Trans-Cap GmbH mot Belgische Staat*, REG 1997, s. I-285).

Med anledning av det anförda föreslår regeringen sammanfattningsvis att de nya verkställighetsreglerna för överlastavgift skall omfatta fysiska och juridiska personer som har hemvist utanför Norden. Denna avgränsning bör framgå av den föreslagna nya 8 a §.

### 10.2.2 Plats, tidpunkt och form för verkställighet m.m.

**Regeringens förslag:** Verkställighet skall ske i Sverige och i samband med polisens kontroll av fordonet eller fordonståget, dvs. när en trafikförseelse som föranleder påförande av överlastavgift konstateras. Verkställigheten skall ha formen av ett förskott för avgiften. Beslutet om förskott skall inte gå att överklaga. Polisens beslutsbehörighet vid verkställigheten skall regleras närmare.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningens förslag saknas emellertid vad som sägs här om att beslut om förskott för överlastavgiften inte skall gå att överklaga och att polisens beslutsbehörighet skall regleras närmare.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget. *Justitieombudsmannen (JO)* anser dock att myndighetsutövningen i form av beslut om förskott för överlastavgift är av arten att den inte utan ytterligare prövning bör anförtros en enskild polisman. Enligt ombudsmannen bör beslutsbehörigheten i allt fall regleras närmare, lämpligen i polisförordningen (1998:1558).



**Skälen för regeringens förslag:** De svårigheter som finns med att verkställa ett svenskt avgörande om överlastavgift utanför Norden betyder att regelsystemet måste utformas så att verkställighet kan ske här i landet. Den som har begått trafikförseelsen måste så att säga göra rätt för sig innan han eller hon lämnar Sverige och erlægga betalning med belopp som svarar mot den överlastavgift som skall påföras.

Verkställighetsåtgärderna kan sättas in vid olika tidpunkter. En tänkbar lösning är ett system med åtgärder innan det att en förseelse har inträffat. Detta skulle i princip vara detsamma som att kräva någon form av deponering av medel vid en viss tidpunkt eller i ett visst läge. En deponering skulle kunna ske genom krav på utländska förare att ställa någon form av säkerhet för de avgifter som vederbörande kan komma att ådra sig. Ett sådant system har dock redan tidigare avvisats, se t.ex. Ds 1988:72 s. 28. Det skulle vara såväl stötande att på förhand kräva garantier för en avgift som aktualiseras först om gällande bestämmelser överträds, som alltför långtgående och markant avvikande från tidigare synsätt på området. Någon anledning att i dag bedöma situationen annorlunda finns inte. Härtill kan tilläggas att ett system med någon form av förtida deponeringar troligtvis skulle kunna stå i strid med EG-rätten, bl.a. dess proportionalitetsprincip. Vid närmare övervägande framstår åtgärder i tiden före det att en förseelse har inträffat därmed inte som en framkomlig väg.

Ett annat alternativ är verkställighetsåtgärder i tiden efter det att en förseelse har skett. Detta skulle ha fördelen att den som skall påföras överlastavgift kan få en viss respit med att ordna fram medel för en förskottsreglering av avgiften. I praktiken skulle emellertid systemet vara förenat med betydande svårigheter. Verkställighetsåtgärderna skulle inte kunna låta vänta på sig så länge att fordonet hinner lämna Sverige. I en sådan situation skulle nämligen ingen skillnad finnas från situationen i dag där verkställighet inte kan ske över de utomnordiska gränserna. Ett förskott skulle därför behöva begäras in någon gång i tiden efter det att polisen har upprättat sin primärrapport men innan det att fordonet har hunnit lämna landet. Detta skulle i praktiken endast kunna ske av tullen när fordonet lämnar landet. Även dessa tankegångar har dock tidigare avfärdats (se t.ex. prop. 1989/90:17 s. 30). Det ansågs då inte vara möjligt att utan stöd i lag kräva av en utländsk fordonsförare att denne endast fick lämna landet vid en viss speciell utförelort. Polisrapporten om förseelsen skulle därför behöva sändas till ett stort antal utförelorter men det skulle ändå, trots en omfattande administrativ apparat, föreligga svårigheter med att lokalisera det aktuella fordonet. Resonemanget torde alltså ha viss giltighet. Härtill kommer att en ordning som den nu diskuterade inte skulle stå i överensstämmelse med bl.a. Schengensamarbetet. Även förslag till åtgärder i tiden efter det att en förseelse har inträffat bör därför avfärdas.

Den enda möjligheten som kvarstår är därmed att införa verkställighetsåtgärderna i samband med polisens kontroll av fordonet eller fordonståget och det att polisrapporten upprättas, dvs. vid konstaterandet av trafikförseelsen som föranleder påförande av överlastavgift. Denna bedömning ligger också väl i linje med tidigare uttalanden i frågan (se t.ex. prop. 1989/90:17, s. 31). Härtill kan nämnas att det i många andra europeiska länder redan finns möjligheter till sådana verkställighets-

åtgärder där polisen kan kräva betalning på platsen för en trafikförseelse och där beslut om olika former av tvångsmedel kan beslutas vid en utebliven betalning.

### *Beslutande förvaltningsmyndighet*

Vid en bedömning av om polisen bör ges möjlighet att besluta om verkställighet är en naturlig utgångspunkt den ordning som gäller i dag. För närvarande fattas beslut om överlastavgift av länsstyrelsen på grundval av polisens primärrapporter. Om man väljer att behålla detta system relativt oförändrat och tidpunkten för verkställighet skall vara i samband med poliskontrollen, är det nödvändigt att även polisen ges möjlighet att, i vart fall preliminärt, göra en beräkning av den överlastavgift som kan komma att bli aktuell. I annat fall skulle nämligen en tvångsåtgärd från polisen beslutas utan någon reell grund.

Ett alternativ kan vara att förändra det existerande systemet. Detta har diskuterats även tidigare. Därvid framfördes tankegångar om att överlastavgifterna helt kan beslutas och påföras av polismyndigheten i stället för av länsstyrelsen (se t.ex. Ds SB 1983:1 s. K3). Departementschefen har också vid ett tillfälle uttalat att frågan om beslutande myndighet måste ses över om man skall kunna genomföra åtgärder för att förbättra uppbörden och indrivningen av överlastavgifter (prop. 1989/90:17 s. 18). Med hänsyn till att länsstyrelsen endast har begränsade möjligheter att utan yttrande från polis eller Vägverket göra en självständig bedömning av själva sakfrågan har det också ansetts kunna finnas effektiviseringsvinster med att flytta hanteringen av överlastavgiftsärendena till polismyndigheterna (se Vägverket, Rapport angående regeringens uppdrag att utreda och lämna förslag avseende hur kontrollen av hur den tunga trafiken efterlever trafiklagstiftningen m.m. kan utvecklas och förändras, dnr N2000/3778/TP, s. 47).

En fullständig överflyttning av beslutsfattandet från länsstyrelsen till polismyndigheten skulle emellertid innebära en mer omfattande omdaning av systemet. Såsom departementschefen framhöll i sistnämnda proposition krävs det därför en hel del fortsatta överväganden i frågan om beslutande myndighet. Det har också framhållits att det nuvarande systemet med länsstyrelsen som avgiftsmyndighet trots allt har fungerat väl och att det har gett goda rättssäkerhetsgarantier (se t.ex. Ds 1988:72 s. 29). Detta är givetvis ett skäl mot att helt överföra beslutanderätten för överlastavgifterna till polismyndigheten. Ett sådant överförande står också i strid med den renodling av polisens arbetsuppgifter som har utretts (se direktiven Översyn av polisens arbetsuppgifter m.m. [dir 2000:1059] samt SOU 2001:87, 2002:70 och 2002:117). Justitieutskottet har också uttalat att sysslor av administrativ karaktär i princip inte bör utföras inom polisorganisationen. Många av de sysslor som i dag utförs av polisen kan enligt utskottet i stället utföras av andra myndigheter (bet. 1999/2000:JuU6 s. 8).

Det sagda talar enligt regeringens mening för att bara göra små förändringar i det befintliga systemet och därmed undvika svårförutsebara praktiska och kostnadsmässiga konsekvenser. Som nämnts ovan måste polisen i ett sådant fall ges möjlighet att preliminärt beräkna den aktuella överlastavgiften. Detta sker lämpligen genom att polisen ges

möjlighet att besluta om förskott för överlastavgiften i samband med att den upprättar sin primärrapport och därigenom säkerställer verkställigheten av det beslut som länsstyrelsen senare väntas fatta. Polisens beslut skulle därvid enbart tjäna som en ram för vilket förskottsbelopp den har rätt att avkräva fordonsägaren för att denne skall kunna undvika vidare tvångsmedel från polisen.

En sådan modell torde inte orsaka några praktiska problem, eftersom kontroller av överlast regelmässigt sker efter planering och med särskilt utbildad polispersonal. Några problem för denna personal att besluta om och beräkna förskott för överlastavgifter synes därför inte föreligga.

### *Europakonventionen*

Det föreslagna systemet med ett tvingande krav på förskottsbetalning av överlastavgift aktualiserar frågan hur detta verkställighetsförfarande förhåller sig till rättssäkerhetsgarantierna i artikel 6 i Europeiska konventionen av den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (nedan Europakonventionen – för en utförligare redogörelse av rättssäkerhetsgarantierna och praxis i anslutning till dessa, se t.ex. prop. 2002/03:106 s. 60 ff.).

De i förevarande sammanhang relevanta delarna av artikel 6 har i den officiella svenska översättningen följande lydelse.

1. Var och en skall, vid prövningen av hans civila rättigheter och skyldigheter eller av en anklagelse mot honom för brott, vara berättigad till en rättvis och offentlig förhandling inom skälig tid och inför en oavhängig och opartisk domstol, som upprättats enligt lag. ---

2. Var och en som blivit anklagad för brott skall betraktas som oskyldig till dess hans skuld lagligen fastställts.

För att de föreslagna verkställighetsreglerna skall omfattas av artikel 6 krävs att de antingen verkställer ett avgörande med betydelse för civila rättigheter eller skyldigheter eller ett straff i konventionens mening. Fråga är då om påförandet av överlastavgift kan betraktas som ett straff i konventionens mening, eftersom ett påförande inte torde kunna anses som ett avgörande med betydelse för civila rättigheter eller skyldigheter.

Enligt 1 § lagen om överlastavgift tas avgift ut om lastbil eller buss eller tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Avgiften beräknas enligt vad som anges i lagens 2–5 §§. Av 7 § första stycket framgår att överlastavgift för motordrivet fordon som huvudregel påförs ägaren och för släpvagn ägaren av det fordon som släpvagnen dras av. Enligt 8 § andra stycket får avgiften nedsättas eller efterges om det föreligger särskilda omständigheter. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos länsstyrelsen.

De förfaranden som omfattas av Europakonventionens artikel 6 är i första hand rättegångar som mynnar ut i ett avgörande om en anklagad person är skyldig till brott och i fastställandet av påföljden för det fall han befins skyldig. Provisoriska straffrättsliga förfaranden som tvångs-åtgärderna häktning, husrannsakan eller telefonavlyssning omfattas dock inte.

Vid bedömningen av vad som utgör en anklagelse för brott utgår Europadomstolen i från tre kriterier: klassificeringen i den nationella rätten av det aktuella förfarandet, överträdelsens natur samt påföljdens stränghet och natur. De andra och tredje kriterierna har i princip ansetts vara alternativa, ej kumulativa, men Europadomstolen har i sin praxis angivit att en kumulativ metod kan användas i vissa situationer. Vidare gör domstolen en autonom tolkning av begreppet ”brott” m.m.

*Är överlastavgift ett straff i Europakonventionens mening?*

Vad angår det första kriteriet är det uppenbart att överlastavgift i svensk rätt klassificeras som en administrativ sanktionsavgift och inte ett straff.

I fråga om det andra kriteriet, dvs. överträdelsens natur, kan sägas att det framgår av ovan återgivna bestämmelser ur lagen om överlastavgift att dessa inte är tillämpliga på alla medborgare utan i huvudsak är begränsade till enbart vissa slags fordonsägare. Vidare framgår av lagens förarbeten att avgiftens syfte, vid sidan av dess trafiksäkerhetsmässiga aspekt, är att oberoende av frågan om straffansvar neutralisera de vinster som fordonsägaren kan uppnå genom att överlasta, dvs. att undandra vad som numera betecknas som fordonsskatt respektive åstadkomma konkurrensfördelar (prop. 1972:81 s. 69 f.). Trafikutskottet fann dock i betänkandet TU 1972:13 s. 6, efter yttrande från Skatteutskottet, att syftet i första hand bör betraktas från trafikpolitiska synpunkter – med tonvikt på trafiksäkerhet och konkurrensneutralitet – och inte som en sanktion mot försök till undandragande av skatt. Av nämnda prop. s. 70 framgår även att det vid fastställandet av avgiftens storlek inte är fråga om att utkräva ett kostnadsansvar och därigenom prissätta överträdelsen, utan att motverka den från trafikpolitisk synpunkt oacceptabla överlastningen.

Av förarbetena till lagen om överlastavgift får därmed anses framgå att syftet med överlastavgift i första hand är både avskräckande samt bestraffande och inte att kompensera staten för några kostnader som uppkommit p.g.a. fordonsägarens handlande. Vidare bör i sammanhanget beaktas att det torde vara långt vanligare att en fordonsägare påförs överlastavgift än att han döms till penningböter enligt 14 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276) på grund av överlasten, dvs. att avgiften är den huvudsakliga sanktionen. Härvid kan också nämnas att Europadomstolen bl.a. i sin dom den 23 juli 2002 i målet *Janosevic mot Sverige* (ansökan nr. 34619/97, nedan *Janosevic*) avseende skattetillägg, fann att skattetilläggsbestämmelsernas generella karaktär och det förhållandet att bestämmelserna är både avskräckande och bestraffande till syftet, var tillräckligt för att visa att klaganden i målet hade anklagats för brott i den mening artikel 6 avser. Även om det således finns ett antal omständigheter som talar för att betrakta överlastavgift som ett straff i konventionens mening finns det också sådant som talar emot. Exempelvis torde inte, som nämnts ovan och till skillnad från sistnämnda

mål, reglerna om överlastavgift kunna anses generella till sin räckvidd (jfr. Europadomstolens avvisningsbeslut den 11 januari 2001 i målet *Inocencio mot Portugal*, ansökan nr. 43862/98). Därtill går det att argumentera för att avgiften åtminstone till någon del kan ses som en kompensation för ökat vägslitage m.m. Sammantaget är det därmed inte helt säkert att överlastavgift vid en prövning enligt Europadomstolens andra bedömningskriterium bör anses vara ett straff i Europakonventionens mening.

Vad slutligen avser det tredje kriteriet, påföljdens natur och stränghet, gäller att en överlastgift i princip saknar övre gräns och att den enligt 5 § andra stycket lagen om överlastavgift påförs med 50 procent högre belopp än normalt under vissa förutsättningar. Det kan således konstateras att sanktionen har en potentiell stränghet som talar för att överlastavgift bör betraktas som ett straff i Europakonventionens mening. I målet *Inocencio mot Portugal* fann emellertid Europadomstolen att den där aktuella administrativa sanktionen inte var ett straff i konventionens mening, trots att den uppgick till ett större belopp. Detta eftersom någon risk inte förelåg för att klaganden skulle utsättas för ett straffrättsligt förfarande i stället för sanktionen. Det sistnämnda gäller även i överlastavgiftsfallet eftersom de penningböter som kan utdömas enligt 14 kap. 11 § trafikförordningen är ett från avgiften separat förfarande. I ett antal andra mål, bl.a. i *Janosevic*, har domstolen dock uttalat att det förhållandet att en administrativ sanktion inte kan omvandlas till fängelse, inte är avgörande för om en sanktion skall klassificeras som ett straff i konventionens mening. Vid en samlad bedömning finns det därmed även vid en prövning enligt det tredje kriteriet en viss osäkerhet om överlastavgift är att anse som ett straff i konventionens mening.

Sammanfattningsvis kan det enligt regeringens mening inte uteslutas att överlastavgift är att betrakta som ett straff i Europakonventionens mening. Av denna anledning finns det skäl att se till att de föreslagna verkställighetsreglerna uppfyller konventionens krav.

#### *Europakonventionen och de föreslagna verkställighetsreglerna*

Om överlastavgift skulle komma att betraktas som ett straff i Europakonventionens mening, uppkommer i sin tur frågan, om vilka av konventionens rättssäkerhetsgarantier som de föreslagna verkställighetsreglerna kan aktualisera. Att ta ut ett förskott för överlastavgift kan under vissa omständigheter medföra att fordonsägaren inte kan anses ha effektivt åtnjutit dels sin rätt till domstolsprövning (artikel 6.1), dels sin rätt att presumeras vara oskyldig till brott (artikel 6.2). I det ovan nämnda skattetilläggsmålet *Janosevic* ansåg Europadomstolen att detta särskilt kan bli fallet, om verkställigheten fått allvarliga ekonomiska konsekvenser för den skattskyldige och den skett innan frågan om påförande av skattetillägg hunnit prövas ens av länsrätt.

Vad gäller rätten till domstolsprövning är det i huvudsak fråga om de överklagandeförbud som föreslås nedan för beslut om förskott för överlastavgift respektive hinder av fortsatt färd uppfyller konventionens krav. Så torde vara fallet eftersom förbuden inte avser sanktionen som sådan, dvs. den överlastavgift som länsstyrelsen sedermera påför, vilken kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Vad angår rätten att presumeras vara oskyldig till brott är det lämpligt att inledningsvis sammanfatta vad Europadomstolen konstaterade i denna fråga i målet *Janosevic*. Domstolen fann att artikel 6 i princip inte förhindrar att påföljder verkställs innan de prövats av domstol. En stat måste emellertid hålla bestämmelser om omedelbar verkställighet inom rimliga gränser så att inte den enskildes möjligheter att försvara sig i domstolsprocessen försämras. Domstolen framhöll att detta är särskilt viktigt när lagstiftningen är utformad på så vis att den enskilde skall motbevisa en straffrättslig presumtion. Domstolen påpekade att särskild försiktighet måste iaktas när det är fråga om omedelbar verkställighet av en administrativ myndighets beslut. Vidare ansåg domstolen att en stats finansiella intressen kunde rättfärdiga standardiserade bestämmelser och legalpresumtioner beträffande skatter och skattetillägg och omedelbar verkställighet av skatter, men ansåg inte att sådana intressen i sig kan rättfärdiga omedelbar verkställighet av skattetillägg. Ett system som tillåter verkställighet av betydande skattetilläggsbelopp innan domstolsprövning skett var enligt domstolen öppet för kritik och bör bli föremål för noggrann granskning.

Även i överlastfallet gäller en presumtion och de föreslagna verkställighetsreglerna innebär en form av omedelbar, eller snarare förtida, verkställighet av en administrativ myndighets beslut. I fallet med överlastavgift föreligger det emellertid, i motsats till skattetilläggsfallet, ett starkt statligt intresse av att avgiften kan tas ut i förskott och att den betalas omedelbart. Om så inte sker är det nämligen i praktiken många gånger omöjligt att verkställa avgifter som påförs fordonsägare med hemvist utanför Norden. Förutom detta starka skäl för de aktuella reglernas förenlighet med konventionen talar, precis som i skattetilläggsfallet, att förskottet återbetalas om länsstyrelsen sedermera anser att överlastavgiften skall påföras med ett lägre belopp än det förskott som tagits ut eller om någon avgift inte skall påföras alls. Härtill kommer att en fordonsägare har möjlighet att begära skadestånd av staten. Sammantaget torde de aktuella verkställighetsreglerna därmed hålla sig inom rimliga gränser och det därför vara förenligt med Europakonventionen att ta ut förskott för överlastavgift innan domstol prövat en fordonsägares ansvar för denna.

Sammanfattningsvis anser regeringen att de föreslagna verkställighetsreglerna, för det fall överlastavgift är ett straff i Europakonventionens mening, uppfyller konventionens krav.

*Lagrådet* har i allt väsentligt anslutit sig till regeringens bedömning. För att rättssäkerhetens krav skall tillgodoses är det emellertid, enligt Lagrådet, viktigt att se till att ett ärende om överlast avgift, inbegripet frågan om hinder mot fordonets fortsatta färd, så snart så möjligt kommer under länsstyrelsens prövning.

Regeringen återkommer till vad Lagrådet anför i avsnitt 10.2.7.

### *Övrigt*

För en diskussion av om det innebär en av EG-rätten förbjuden indirekt diskriminering att ta ut en omedelbar förskottsbetalning av enbart fysiska och juridiska personer med hemvist utanför Norden hänvisas till vad som sägs i avsnitt 10.2.4 i diskrimineringsfrågan.

Med ett system där polisen tar ut förskott för överlastavgift och länsstyrelsen beslutar om att påföra avgiften är det tänkbart, att den som skall påföras överlastavgift efter det att förskottet betalats, men innan länsstyrelsen påfört avgiften, av någon anledning vill överklaga själva förskottsbeslutet. Ett sådant förfarande bör emellertid undvikas eftersom det skulle kunna innebära att förskottet är överklagat samtidigt som länsstyrelsen handlägger och beslutar i överlastavgiftsärendet. Det bör därför, i linje med utredningens grundtankar, införas ett förbud mot att överklaga beslut om förskott för överlastavgift.

JO har framhållit att arten av myndighetsutövningen, i form av beslut om förskott för överlastavgift, är sådan att polisens beslutsbehörighet bör regleras närmare, och då förslagsvis i polisförordningen. Regeringen delar denna bedömning. Regeringen kommer därför att besluta erforderliga ändringar i förordningen innan systemet med förskottsbetalning träder i kraft.

En ytterligare fråga är om också svenskar och andra nordbor frivilligt skall kunna välja att betala förskott för överlastavgift direkt till polisen. På så vis skulle länsstyrelsen och kronofogdemyndigheten i vissa fall kunna avlastas från onödigt uppbörds- eller indrivningsarbete. Ett sådant system skulle emellertid innebära en motsvarande tyngande administration för polisen eftersom dess hantering av förskott för överlastavgift då skulle kunna utvidgas. Som framhållits ovan har Justitieutskottet uttalat att sysslor av en mer administrativ karaktär i princip inte bör utföras inom polisorganisationen. Någon frivillig tillämpning av verkställighetsreglerna bör därför inte införas för personer med hemvist i Sverige eller annat nordiskt land.

### *Sammanfattning*

I anledning av det anförda föreslår regeringen sammanfattningsvis att det införs en möjlighet för polisman att på platsen för konstaterandet av trafikförseelsen kunna kräva förskottsbetalning för överlastavgift. En bestämmelse härom bör föras in i den föreslagna nya 8 a §. Förskottsbeslutet skall inte gå att överklaga vilket bör framgå av en ny bestämmelse i 11 §. Polisens beslutsbehörighet bör närmare regleras i 3 kap. 8 § polisförordningen.

### **10.2.3 Beräkning och betalning av förskott för överlastavgift**

**Regeringens förslag:** Med undantag för de regler i lagen (1972:435) om överlastavgift som gäller nedsättning och eftergift av överlastavgift skall polisen beräkna ett förskott för överlastavgiften efter samma grunder som länsstyrelsen beräknar överlastavgiften. Förskottet skall betalas omedelbart till polismyndigheten.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag innebär dock att betalning av förskottet för överlastavgiften skall erläggas till en polisman och inte till en polismyndighet som anges i regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som har yttrat sig har ingen erinran mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Överlastavgift beräknas i dag med stöd av framför allt 2–5 §§ lagen om överlastavgift. I 5 § andra stycket finns en särskild bestämmelse om förhöjd avgift vid upprepade fall av överlastning. När polisen beräknar ett förskott för överlastavgift är det viktigt att den i största möjliga utsträckning kan göra detta enligt samma grunder som gäller för länsstyrelsens beräkning av överlastavgift. Detta eftersom förskottet så långt som möjligt skall motsvara den överlastavgift länsstyrelsen sedermera fastställer slutligt. Även polisen bör därför beräkna förskottet med stöd av bestämmelserna i lagens 2–5 §§. Polisen skall alltså vid sin beräkning av förskottet för överlastavgift tillämpa även bestämmelsen om förhöjd avgift vid upprepade fall av överlastning. Relevant information i denna del får därför polisen, i vart fall tills vidare, inhämta genom kontakt med Länsstyrelsen i Stockholms län, som ansvarar för beslut beträffande överlast för utländska fordon, och dess datorbaserade avgiftsberäkningssystem.

Enligt 8 § andra stycket lagen om överlastavgift gäller i dag att länsstyrelsen kan besluta om att nedsätta eller efterge en överlastavgift om särskilda omständigheter föreligger. Denna möjlighet till nedsättning eller eftergift av överlastavgift infördes eftersom det ansågs finnas risk för att en påförd överlastavgift i vissa fall kunde te sig stötande ur rättssäkerhetssynpunkt eller framstå som uppenbart orimlig. Bl.a. ansågs överträdelser som hade förorsakats av en myndighets åtgärder eller brist på åtgärder behöva ett särskilt beaktande liksom de fall av transporter där t.ex. en godsavsändare hade lämnat en oriktig viktuppgift (se prop. 1974:101 s. 4 och bet. TU 1974:4 s. 1 och 2.). Bestämmelsen tillämpas endast undantagsvis. För en tillämpning av regeln krävs enligt domstolspraxis bl.a. att det framstår som ”klart ursäktligt” att en överlast har uppkommit trots fordonsägarens åtgärder (se RÅ 1991 not 471) och fordonsägaren måste ha ”vidtagit de åtgärder som rimligen kan begäras av honom för att undvika överlast” (se RÅ 1992 ref. 93). Regeringen delar utredningens bedömning att frågan om nedsättning eller eftergift av en överlastavgift innefattar en sådan juridisk bedömning som inte är lämplig för polisen att göra i samband med kontrollen. Någon hänvisning till 8 § andra stycket bör därför inte ges för beräkandet av förskott av överlastavgift. Om en fordonsägare anser att han eller hon på grund av särskilda omständigheter bör ursäktas för överlast får denne därför som i dag göra gällande för länsstyrelsen att grund för nedsättning eller eftergift av överlastavgiften föreligger. Accepterar länsstyrelsen fordonsägarens invändning påför den ingen överlastavgift eller endast en reducerad sådan och det belopp som har erlagts i förskott för överlastavgiften skall därmed helt eller delvis återbetalas, se vidare avsnitt 5.9.

För att verkställighetsåtgärden i form av förskott för överlastavgift skall vara effektiv räcker det inte med att den beslutas i samband med kontrollen av fordonet. Det belopp förskottsbeslutet avser måste givetvis också betalas omedelbart för att åtgärden skall tjäna sitt syfte.

*Lagrådet* anför följande. Tredje stycket av den föreslagna 8 a § innehåller en föreskrift om att förskottet skall betalas omedelbart till en polisman. Enligt Lagrådets mening bör föreskriften ersättas med en regel om betalningsmottagare som täcker både det fallet att betalning sker



omedelbart och fall då betalning sker senare. Det bör sålunda anges att betalning skall ske till polismyndigheten. En sådan regel hindrar inte att betalning sker till den polisman som beslutar om förskottet, förutsatt att han har rätt att ta emot betalning för polismyndighetens räkning.

Regeringen delar Lagrådets bedömning.

### *Praktiska frågor*

En praktisk fråga som genast inställer sig när förskott för överlastavgift skall betalas på plats är vilka möjligheter polisen har att kunna ta emot en sådan omedelbar betalning. Om betalning kan ske med hjälp av kontokort torde förskottsbetalning i många fall också erläggas omedelbart. Någon generell möjlighet till kontokortsbetalning finns emellertid inte i dag. Däremot infördes en sådan möjlighet på försök avseende trafikbrott vid bl.a. trafikpolisen i Helsingborg. Försöket har gett goda resultat avseende både den praktiska hanteringen av en betalning på plats och frekvensen av förskottsbetalningar. Polisens erfarenheter från försöksverksamheten tyder också på att åkerierna många gånger ser till att deras förare har tillgång till kontokort så att en betalning av eventuella trafikböter eller liknande kan ske omgående för att undvika en längre tids transportavbrott. Enligt Rikspolisstyrelsen erbjuds numera kontokortsbetalning som en serviceåtgärd på de orter där försöket genomfördes.

Även om polisen i dag normalt saknar möjlighet att ta emot kontokortsbetalning, eller om en enskild fordonsägare inte på plats kan erlægga en större förskottsbetalning, finns dock, på grund av viljan att undvika transportavbrott, anledning att anta att betalning kommer att ske så snart som det är möjligt. Exempelvis kan polisen följa med fordonsföraren till en bank eller uttagsautomat. I andra fall kan betalning komma att ske genom att fordonsföraren kontaktar åkaren som i sin tur betalar förskottet, kanske med utnyttjande av bankernas datasystem eller genom utnyttjande av någon kontaktperson i Sverige. Det finns därför knappast några övervägande skäl av praktiskt slag som talar mot att kräva omedelbar betalning av förskottet.

*Lagrådet* menar att systemet med omedelbar betalning knappast kan fungera, om inte de polismän som beslutar om förskottsavgift har möjlighet att ta emot betalning med hjälp av kontokort. De andra betalningsmöjligheter som nämns i lagrådsremissen förefaller, enligt *Lagrådet*, mindre realistiska och kan i vart fall ta längre tid i anspråk.

För att undanröja eventuell osäkerhet om systemet med omedelbar betalning kommer att fungera anser regeringen att de trafikpoliser som arbetar med överlastavgiftskontroller skall ges möjlighet att kunna ta emot kontokortsbetalningar.

### *Sammanfattning*

Regeringen föreslår sammanfattningsvis att förskott för överlastavgift, med vissa undantag, skall beräknas efter samma grunder som länsstyrelsen beräknar avgiften i dag. Vidare skall förskottet betalas omedelbart till polismyndigheten. Bestämmelser med denna innebörd bör tas in i de nya 8 a och b §§.

**Regeringens förslag:** Om ett förskott för överlastavgift inte betalas omedelbart skall en polisman besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* tillstyrker förslaget. De flesta andra remissinstanserna tillstyrker eller har ingen erinran mot förslaget. *Justitieombudsmannen (JO)* ställer sig dock tveksam till att i aktuellt fall – när det inte är fråga om överlastade fordon som innebär en fara ur trafiksäkerhetssynpunkt – införa en så ingripande tvångsåtgärd som hinder av fortsatt färd innebär. JO anser även att lagstiftningsförslaget bör övervägas ytterligare då de aktuella besluten många gånger skulle kunna bli utan den verkan som avses, eftersom polisen inte ges någon reell möjlighet att kontrollera och faktiskt hindra en fortsatt färd. JO framhåller därvid att införandet av en sådan möjlighet skulle ge åtgärden karaktär av kvarstad, beslag eller annat förvarstagande, vilket får anses strida mot bl.a. proportionalitetsprincipen och skulle i övrigt behöva regleras med utgångspunkt från vad som annars gäller beträffande straff- eller civilprocessuella tvångsmedel.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Inledning*

Ovan föreslås att polisen skall ges möjlighet att kräva förskottsbetalning för överlastavgift på platsen för konstaterandet av trafikförseelsen och att betalning skall erläggas omedelbart.

En möjlighet att kräva omedelbar betalning måste förenas med någon form av tvångsåtgärd för det fall att den som har gjort sig skyldig till förseelsen inte vill eller kan betala. I annat fall skulle systemet inte kunna säkerställa en verkställighet av avgiften.

Det finns olika alternativ att säkerställa att betalning sker. Gemensamt för de i detta sammanhang aktuella alternativen är att de måste innefatta en möjlighet att på något sätt tillfälligt ta om hand egendom som svarar mot den aktuella avgiften eller att meddela någon form av förbud. Därmed aktualiseras vissa principiella frågor.

#### *Proportionalitet*

Till en början kan man fråga sig om det är proportionerligt att över huvud taget – om än tillfälligt – ta i anspråk egendom till säkerhet vid mindre allvarliga förseelser, såsom trafikförseelser. Kravet på proportionalitet innebär att en tvångsåtgärd med avseende på art, styrka, varaktighet och räckvidd måste stå i proportion till vad som står att vinna med åtgärden i fråga. Skälen för tvångsåtgärden måste uppväga det intrång eller men i övrigt som tvångsåtgärden innebär för den som utsätts för denna.

Ur ett svenskt perspektiv kommer proportionalitetsprincipen bl.a. till uttryck i regeringsformen, t.ex. i 2 kap. 12 § andra stycket. Den i rege-

ringsformen reglerade proportionaliteten kan dock inte anses förhindra eller begränsa möjligheten att använda tvångsåtgärder i form av att tillfälligt ta om hand egendom eller meddela någon form av förbud avseende egendom vid trafikförseelser. Däremot har bl.a. JO, med stöd av proportionalitetsprincipens uttryck i annan författning eller som allmän rättsprincip, anlagt ett restriktivt synsätt när det gäller att tillgripa tvångsåtgärder för lindrigare förseelser som trafikförseelser. Exempel härpå är JO 1996/97 s. 103 och JO 1997/98 s. 147 som båda avser inskränkningar i bilförarens rörelsefrihet, enligt rättegångsbalkens straffprocessuella tvångsåtgärder, efter hastighetsöverträdelse. Även om sistnämnda restriktiva synsätt bör vara utgångspunkten även i förevarande sammanhang kan det inte tas till intäkt för att varje form av tvångsåtgärd skall anses oproportionerlig vid samtliga trafikförseelser. Proportionalitetsbedömningen måste ytterst göras med hänsyn till de enskilda omständigheterna. Härvid kan också noteras det i avsnitt 10.1.1 redovisade förhållandet att man anser att tvångsåtgärder inte sällan är proportionerliga vid trafikförseelser i många andra EU-länder. Något generellt hinder enligt proportionalitetsprincipen i svensk rätt kan således inte anses föreligga mot tvångsåtgärder av aktuellt slag vid trafikförseelser.

Vidare uppkommer frågan om de aktuella tvångsåtgärderna kan anses förenliga med den EG-rättsliga proportionalitetsprincipen. EG-domstolen har uttalat sig om principens räckvidd i bl.a. målet *Eckehard Pastoors och Trans-Cap GmbH mot Belgische Staat*, REG 1997 s. I-285 (domstolens dom den 23 januari 1997 i mål C-29/95 [nedan i detta och det följande avsnittet benämnt *Pastoors och Trans-Cap*]). Denna dom rörde belgiska regler angående färdskrivare vid vägtransporter och innebar att en förare som inte var bosatt i Belgien och som bröt mot reglerna var skyldig att omedelbart på plats erlägga en betalning av ett deponeringsbelopp vid äventyr att fordonet annars togs i förvar. EG-domstolen anförde bl.a. att det förelåg en reell risk för att verkställigheten av en fällande dom som har meddelats mot en person som inte är bosatt i landet blir omöjlig eller åtminstone avsevärt svårare och dyrare, varför särskilda regler var objektivt motiverade för sådana personer, och synes mena att proportionalitetsprincipen i sig inte utgjorde hinder mot krav på omedelbar betalning vid äventyr av tvångsåtgärder. Däremot ansåg EG-domstolen att den aktuella belgiska lagen var överdriven med avseende på betalningens storlek. Bötesbeloppet och beloppet för en omedelbar uppbörd var 10 000 belgiska franc per överträdelse (ungefär 1 700 kronor vid brottstillfället i november 1991). Deponeringsbeloppet för samma överträdelse var 15 000 belgiska franc (ungefär 2 500 kronor) för varje överträdelse för dem som inte hade hemvist i Belgien och inte ville godkänna en omedelbar uppbörd. Vidare gällde att om flera överträdelser konstaterades samtidigt ingick de i ett enda straffrättsligt förfarande mot överträdaren. EG-domstolen ansåg att den belgiska regleringen stod i strid med proportionalitetsprincipen och därmed med artikel 12 i EG-fördraget, eftersom kostnaderna för ett samlat straffrättsligt förfarande vid fall av flera överträdelser inte stod i proportion till skillnaden mellan deponeringsbeloppen och bötesbeloppen.

Ett liknande uttalande gjorde EG-domstolen i rättsfallet *Kommissionen mot Italien* (dom den 19 mars 2002 i mål C-224/00). Målet gällde bestämmelser i den italienska vägtrafiklagen vilka innebar en skillnad i behandling som var till nackdel för de lagöverträdare som hade ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än Italien. EG-domstolen fann först att skillnaden i behandling inte var direkt grundad på nationalitet och alltså inte utgjorde någon direkt diskriminering. EG-domstolen fann sedan precis som i fallet *Pastoor och Trans-Cap* att det italienska systemet var godtagbart eftersom dess syfte var att säkerställa betalning av sanktionsavgifter från de lagöverträdare som har ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än Italien. Eftersom beloppet för ställande av säkerhet var dubbelt så stort som den lägsta sanktionsavgiften fann emellertid EG-domstolen att det italienska systemet var oproportionerligt och därmed stod i strid med artikel 12 i EG-fördraget.

Mot bakgrund av det ovanstående kan inte heller den EG-rättsliga proportionalitetsprincipen anses utgöra ett generellt hinder mot tvångsåtgärder av aktuellt slag vid trafikförseelser.

I det konkreta fallet överlastavgift torde det inte heller föreligga någon risk för att en tvångsåtgärd skulle komma i konflikt med proportionalitetsprincipen i dess svenska eller EG-rättsliga form. I motsats till vad som gäller för flertalet andra trafikförseelser uppgår en påförd överlastavgift, även vid en mindre överträdelse, oftast till större belopp. Det saknas således anledning att anse att avgifterna skulle framstå som så små att en tvångsåtgärd inte skulle gå att försvara. I ett tidigare sammanhang har emellertid framförts att överlastavgifterna kan vara så höga att det skulle framstå som drastiskt att hålla kvar ett fordon enbart i syfte att framtvinga betalning. Det ansågs närmare bestämt kunna vara svårt för en åkare med dålig betalningsförmåga att omedelbart skaffa fram pengar eller säkerhet för avgiften (Ds 1988:72 s. 28 f.). Enligt utredningen torde tvärtom normalt gälla att ju allvarigare typ av förseelse som det är fråga om, desto större skäl finns det att tillhandahålla polis och andra myndigheter effektivare verkställighetsåtgärder. Det synsätt som departementspromemorian ger uttryck för har inte heller vunnit gehör i andra EU-länder.

Sammantaget finner regeringen att proportionalitetsprincipen, inte enligt vare sig svensk rätt eller EG-rätten, bör utgöra något generellt hinder mot en ordning som innebär att betalning av eller förskott för avgifter till följd av överträdelser av trafikförfattningar måste erläggas på plats vid äventyr av en tvångsåtgärd av aktuellt slag.

*Lagrådet* ansluter sig i princip sig till ovanstående uttalanden. Frågan huruvida kravet på proportionalitet är uppfyllt hänger emellertid, påpekar *Lagrådet*, samman med hur länge ett hinder mot fortsatt färd skall kunna pågå. *Lagrådet* finner de regler som föreslås på den punkten i lagrådsremissen diskutabla.

Regeringen återkommer till *Lagrådet*s synpunkter i avsnitt 10.2.7.

### *Diskriminering på grund av nationalitet*

En annan grundläggande EG-rättslig princip som aktualiseras här är förbudet mot diskriminering på grund av nationalitet i artikel 12 i EG-fördraget. Frånvaron av sådan diskriminering är en grundläggande förut-

sättning för den fria rörligheten inom EU. Frågan om diskriminering behandlades också i det ovan nämnda avgörandet *Pastors och Trans-Cap*. EG-domstolen konstaterade där först att någon direkt diskriminering inte förelåg eftersom den belgiska lagen inte särbehandlade någon på grund av dennes nationalitet utan endast med avseende på var personen i fråga var bosatt. EG-domstolen har emellertid tidigare fastställt att en sådan situation där en skillnad görs på grund av bosättningskriterier till största delen är till förfång för medborgare från andra medlemsstater eftersom de människor som inte är bosatta i landet till större delen är just utländska medborgare (se t.ex. dom av den 14 februari 1995 i mål C-279/93, *Finanzamt Köln-Altstadt mot Roland Schumacker*, REG 1995 s. I-225). EG-domstolen fann också i fallet *Pastors och Trans-Cap* att den belgiska lagen mycket sällan skulle komma att gälla för belgiska medborgare och att den därför ledde till samma resultat som en direkt diskriminering. Eftersom det inte fanns någon verkställighetskonvention mellan Belgien och Tyskland, varifrån föraren kom, uttalade EG-domstolen emellertid att det förelåg en reell risk för att verkställigheten av en fällande dom som meddelats mot en person som inte är bosatt i landet blir omöjlig eller åtminstone avsevärt svårare och dyrare. Denna situation motiverade därför enligt domstolen en skillnad i behandlingen av lagöverträdare som var bosatta i landet och dem som inte var det eftersom förpliktelsen att deponera pengar som säkerhet var ägnad att förhindra att de lagöverträdare som inte var bosatta i landet undandrog sig en faktisk påföljd genom att helt enkelt förklara att de inte önskade medge en omedelbar uppbörd av böterna. Den belgiska lagen stred därför inte på den grunden mot diskrimineringsförbudet i artikel 12 i EG-fördraget.

Något hinder från diskrimineringsynpunkt bör därför inte föreligga att tillgripa någon form av tvångsåtgärd i fråga om trafikförseelser som gäller utomnordiska personer eller fordon, varken generellt sett eller när det gäller överlastavgifter specifikt. Allt dock under förutsättning att åtgärden inte innebär en direkt diskriminering på grund av nationalitet och att den indirekta diskrimineringen kan rättfärdigas objektivt samtidigt som tvångsåtgärden i sig inte är oproportionerlig.

#### *Tvångsåtgärdens form*

Fråga är då vilken form av tvångsåtgärd som bör kunna tillgripas om förskottet för överlastavgift inte betalas omedelbart. Enligt regeringens mening står det klart att en tvångsåtgärd måste riktas mot fordonet som sådant. I den kommersiella trafiken är nämligen fordonet i många fall den enda egendomen på platsen som det praktiskt kan komma i fråga att rikta en tvångsåtgärd mot. Det framstår inte som praktiskt att polisen skulle ta om hand transporterade varor, i den mån detta över huvud taget skulle vara möjligt, eller på något sätt separera fordonet och ta en eller flera delar av det i besittning. Mycket av fordonets utrustning torde vara av betydelse för fordonets säkra framförande och kan därför inte utan vidare skiljas från fordonet. Att på plats uppskatta värdet av exempelvis en begagnad bilstereo eller liknande torde också många gånger vara förenat med betydande svårigheter. Som regeringen ser det finns det därför egentligen bara två tvångsåtgärder som framstår som möjliga eller

i vart fall praktiskt gångbara att genomföra, nämligen att antingen ta fordonet i förvar eller att hindra fordonets fortsatta färd.

Vad avser förvarstagande finns det redan genom det befintliga regelsystemet under vissa förutsättningar möjligheter att ta egendom i förvar. För straffbelagda handlingar finns bestämmelser i bl.a. 26 kap. 1 och 3 §§ rättegångsbalken. För avgifter finns möjlighet till betalningssäkring bl.a. i lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter. Dessa regelsystem passar i och för sig inte så bra i förevarande sammanhang, men man kan tänka sig ett särskilt tillskapat system för förvarstagande av fordon vid underlåtenhet att betala förskott för överlastavgift.

Att ta egendom i förvar ger uppenbara fördelar. Den största fördelen torde vara att en betryggande säkerhet ställs för det anspråk på betalning som kan föreligga. Förvarstagande är emellertid också förenat med nackdelar. Till en början kräver det en administrativ apparat som i sig leder till kostnader och resursåtgång för det allmänna. Det säger sig självt att det är förenat med en rätt betydande administration om fordon som stoppas i poliskontroller måste föras till särskilda uppställningsplatser för förvar. Om staten tvångsvis omhändertar egendom anses vidare gälla att staten får ett vårdansvar och ett presumtionsansvar för skador m.m. varför det skulle ankomma på staten att bevaka att omhändertagen egendoms värde inte går förlorat genom t.ex. yttre påverkan (jfr t.ex. 27 kap. 10 § rättegångsbalken, NJA 1989 s. 191 och JK 1994 s. 193). Ett förvarstagande skulle alltså kunna leda till kostnader för det allmänna dels i administrativt hänseende, dels för själva vården och förvarandet och eventuellt även i form av skadeståndsskyldighet i vissa fall.

Vad som nu har sagts talar starkt emot att fordon skall tas i förvar för säkerställande av betalning av förskott för överlastavgift. Alternativet är då i stället att ge polisen rätt att hindra fordonets fortsatta färd. Redan i dag har polisen möjlighet att med stöd av ett flertal olika författningar meddela beslut om hinder av fortsatt färd. Exempelvis. skall polisen enligt 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276) hindra fortsatt färd om ett fordon har överskridit det tillåtna axel-, boggi-, eller trippelaxeltrycket med mer än 10 procent. Detsamma gäller t.ex. enligt 23 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter, om föraren har brutit mot bestämmelserna om kör- och vilotider och polisen bedömer att en fortsatt färd skulle kunna utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Möjligheten att förhindra fortsatt färd för fordon som inte är i föreskrivet skick har nyligen införts genom 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574). Även tullen har t.ex. möjligheter att, med stöd av 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490) och Generaltullstyrelsens föreskrifter (TFS 1998:36) om internationella vägtransporter, hindra internationella vägtransporter som sker utan vissa behövliga tillstånd.

Gemensamt för förbuden i dessa angivna lagrum är att de är kopplade till trafiksäkerhetsaspekter eller att de har andra syften av trafikpolitisk karaktär. Det direkta ändamålet med ett hinder av fortsatt färd för underlåtenhet att omedelbart utge betalning för en förskott för överlastavgift är ett annat, nämligen att i större utsträckning än i dag förmå utländska fordonsägare att erlægga betalning för sina överlastavgifter. Det kan på goda grunder antas att ett hinder av fortsatt färd i de flesta fall också

skulle komma att leda fram till ett sådant resultat. En sådan åtgärd skulle visserligen kunna sägas ej primärt knyta an till det bakomliggande ändamålet med åtgärden, nämligen att åstadkomma en betalning. Ytterst kan åtgärden ändå komma att fylla den funktionen eftersom det inte torde finnas något hinder för staten att när betalningsskyldighet väl har fastslagits begära utmätning i det aktuella fordonet. Under mellantiden kan man säga att staten endast ger upp sin möjlighet att helt säkerställa besittningen till fordonet eftersom ett beslut om förvarstagande inte meddelas. Möjligheten till en framtida utmätning blir därmed något mer oviss än vid ett förvarstagande. Någon praktisk möjlighet att t.ex. efter en trafikkontrolls upphörande kontrollera och rent faktiskt hindra fortsatt färd finns inte alltid för polisen.

För statens del torde ändå de nackdelar som kan uppkomma vid förvarstagande av egendom vara klart större än de nackdelar som kan uppkomma vid beslut om hinder av fortsatt färd. Också för fordonsägaren torde det senare alternativet vara att föredra eftersom ett beslut om förvarstagande framstår som en mer ingripande åtgärd än ett förbud mot fordonets fortsatta färd. Till skillnad från vad som gäller vid ett beslut om förvarstagande har fordonsägaren nämligen kvar sin besittning till fordonet vid ett förbud mot fordonets fortsatta färd. Utöver vad som ovan har anförts skulle därför också proportionalitetsprincipen i detta sammanhang tala för en ordning med hinder av fortsatt färd i stället för en ordning med beslut om förvarstagande.

JO har emellertid, som framgår ovan, ställt sig tveksam till om inte också ett beslut om hinder av fortsatt färd är en alltför ingripande tvångsåtgärd när det är fråga om överlastade fordon som inte utgör en fara ur trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen kan bl.a. mot bakgrund av vad som sagts om proportionalitet i det föregående inte dela JO:s bedömning.

Vidare har JO uttryckt tvekan om i vad mån de aktuella besluten i realiteten kommer att uppnå den verkan som är avsedd, eftersom polisen saknar en egentlig möjlighet att faktiskt kontrollera och hindra en fortsatt färd. I denna fråga kan konstateras att institutet hindrande av fortsatt färd redan i dag finns i ett antal andra trafikförfattningar och att det inte i dessa fall framkommit att institutet fungerar otillfredsställande i utomnordiska fall. Vad gäller överlast finns ett sådant krav på hinder av fortsatt färd i 14 kap. 15 § trafikförordningen. Enligt regeringens mening saknas det därför, åtminstone på förhand, anledning att avvisa institutets användning i överlastavgiftssammanhang och det även om syftet med beslut om hinder av fortsatt färd i nämnda författningar är ett annat än i förevarande fall. Härvid bör särskilt framhållas att Rikspolisstyrelsen tillstyrkt förslaget.

*Lagrådet* påpekar att lagrådsremissen innehåller mycket knapphändiga uppgifter om vilka faktiska åtgärder polisen kan vidta för att hindra att ett fordon fortsätter sin färd. Lagrådet anser att hithörande frågor bör utvecklas närmare. Av intresse är, enligt Lagrådets mening, inte minst vilka möjligheter som finns att vidmakthålla hindret under längre tid i de fall då betalning dröjer.

Regeringen konstaterar att en förare som kör vidare trots att en polisman beslutat att fordonet inte får fortsätta färden torde kunna göra sig skyldig till överträdelse av myndighets bud (17 kap. 13 § brottsbalken). Enligt 22 § 1 polislagen (1984:387) får en polisman stoppa ett

fordon eller annat transportmedel om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott. I 10 § 5 polislagen finns bestämmelser om att använda våld för att stoppa ett fordon eller annat transportmedel. Mot denna bakgrund anser regeringen att polisen får anses förfoga över tillräckliga medel att faktiskt hindra att ett fordon fortsätter färden. När det gäller möjligheten att vidmakthålla hindret under längre tid i de fall då betalning dröjer kan sägas att denna i huvudsak är beroende av att polisen följer upp att beslutet om hinder av fortsatt färd åtlöds.

Sammantaget framstår enligt regeringens mening den bästa lösningen vara att den som inte vill eller kan betala ett förskott för överlastavgift omedelbart, skall kunna få sitt fordon utsatt för ett beslut om hinder av fortsatt färd, till dess betalning sker.

### 10.2.5 Beslut om hinder av fortsatt färd

**Regeringens förslag:** Om ett förskott för överlastavgift inte betalas skall en polisman besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Ett sådant beslut får dock underlåtas om det finns synnerliga skäl. Beslutet skall gälla till dess att förskottet betalats, eller i förekommande fall påfordrad överlastavgift, har betalats. Beslutet om hinder av fortsatt färd skall inte gå att överklaga. Polisens beslutsbehörighet skall regleras närmare.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I utredningens förslag saknas den möjlighet för polisman att vid synnerliga skäl underlåta att fatta ett beslut om hinder av fortsatt färd som ingår i regeringens förslag. Utredningen innehåller inte heller något förslag om att polisens beslutsbehörighet skall regleras närmare.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* tillstyrker förslaget. *Justitieombudsmannen (JO)* anser att beslut om hinder av fortsatt färd innebär myndighetsutövning av en sådan art att den inte utan ytterligare prövning bör anförtros en enskild polisman och att beslutsbehörigheten i allt fall bör regleras närmare, lämpligen i polisförordningen (1998:1558). Enligt ombudsmannen kan polisens beslut om hinder av fortsatt färd i aktuellt fall inte ses som ingripande av det slag som de som föreskrivs i andra författningar om hindrande och stoppande av fordon, eftersom polismannen eller polismyndigheten inte förfogar över beslutets fortsatta bestånd. JO menar att detta förhållande skulle kunna tydliggöras genom en föreskrift att beslutet skall underställas länsstyrelsens prövning, och upphävas av länsstyrelsen när betalning sker. I allt fall kan polisens beslut, enligt ombudsmannen, behöva dokumenteras utöver vad som kan ske i primärrapporten om överträdelsen. Härvid påpekar JO att bestämmelserna om dokumentation i 27 § polislagen (1984:387) inte torde bli direkt tillämpliga. Slutligen framhåller JO att samordningen mellan den nu föreslagna regleringen i 8 b § första stycket lagen om överlastavgift och 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276) bör beröras i det fortsatta lagstiftningsarbetet. *Hovrätten för Västra Sverige* anför att det kan finnas anledning att ytterligare överväga om det skall vara obligatoriskt för polisman att meddela beslut om hinder av fortsatt



färd eller om det skall vara fakultativt. *Brottsförebyggande rådet* menar att det föreslagna färdförbudet bör kompletteras med en möjlighet att underlåta att förhindra den fortsatta färden om särskilda skäl föreligger.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen delar utredningens bedömning att om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda skall polisen fatta ett beslut om hinder av fortsatt färd. Utredningen föreslog emellertid inte något skönsmässigt utrymme för polisens att underlåta att fatta ett sådant beslut. Härigenom skulle den föreslagna regleringen skilja sig från många andra trafikförfattningar som reglerar hinder av fortsatt färd. I de senare finns det nämligen ofta föreskrifter om situationer då ett beslut om hinder av fortsatt färd inte skall fattas, dvs. ett visst utrymme för användande av en s. k. ventil. Enligt 14 kap. 15 § trafikförordningen föreskrivs t.ex. att en polisman inte skall hindra fortsatt färd om särskilda skäl föreligger. Vidare framgår av 7 § i Generaltullstyrelsens föreskrifter (TFS 1998:36) om internationella vägtransporter att en tulltjänsteman kan medge att ett fordon får föras till ett lämpligt lager eller annan från tullkontrollsynpunkt lämplig plats eller att ett utländskt fordon förs ut ur landet. Utredningen framhåller dock att bestämmelserna om hinder av fortsatt färd i dessa andra trafikförfattningar motiveras av andra skyddsintressen än det nu aktuella att underlätta verkställighet av en avgift. För att skapa gynnsammare förutsättningar för verkställighet fann utredningen det väsentligt att regeln om hinder av fortsatt färd görs så klar och enkel som möjligt. I annat fall kan polisens arbete komma att försvåras onödigt och den yrkesmässiga trafiken komma att spekulera i möjligheter att undvika färdförbud och förskottsbetalningar. Häremot har Hovrätten för Västra Sverige och *Brottsförebyggande rådet* i huvudsak anfört att det kan finnas anledning att införa en möjlighet för polisman att i vissa fall underlåta att hindra ett fordons fortsatta färd. Vid en avvägning, mellan å ena sidan enkelhet och effektivitet och å andra sidan en möjlighet att kunna ta hänsyn till omständigheter i det enskilda fallet, ansluter sig regeringen till dessa remissinstansers bedömning eftersom orimliga situationer därigenom kan undvikas. Samtidigt är utredningens argument, att skyddsintresset i aktuellt fall är ett annat än i andra trafikförfattningar som innehåller en s.k. ventil, tungt vägande. Mot denna bakgrund bör polisens möjlighet, att vid utebliven betalning av förskott för överlastavgift underlåta att fatta beslut om hinder av fortsatt färd, tillämpas med stor restriktivitet. Annorlunda uttryckt bör möjligheten endast stå till buds om synnerliga skäl föreligger. Slutligen bör i detta sammanhang också framhållas att polisens bedömning om och var trafiksäkerheten kan tillåta ett uppställande av ett fordon givetvis bör vägas in.

JO har framhållit att arten av myndighetsutövningen, i form av beslut om hinder av fortsatt färd, är sådan att polisens beslutsbehörighet bör regleras närmare, och då förslagsvis i polisförordningen. Regeringen delar denna bedömning. Regeringen kommer därför att besluta erforderliga ändringar i förordningen innan systemet med förskottsbetalning träder i kraft.

Om en polisman fattar ett beslut om hinder av fortsatt färd skall beslutet gälla till dess att full förskottsbetalning, eller i förekommande fall full betalning för påförd överlastavgift, har erlagts. Så snart en sådan betalning har erlagts finns det nämligen inte längre något skäl för ett

beslut om hinder av fortsatt färd, i vart fall inte enligt lagen om överlastavgift (överlastad färd kan emellertid i övrigt hindras med stöd av 14 kap. 15 § trafikförordningen). Härvid kan nämnas att den av JO efterfrågade redogörelsen för samordningen mellan den föreslagna 8 b § första stycket lagen om överlastavgift och 14 kap. 15 § trafikförordningen återfinns i författningskommentaren.

JO menar att det förhållandet, att varken polisman eller polismyndighet förfogar över det fortsatta beståndet av ett beslut om hinder av fortsatt färd, bör tydliggöras genom en föreskrift att beslutet skall underställas länsstyrelsens prövning och upphävas när betalning sker. Enligt regeringens mening framgår det med tillräcklig tydlighet av förslagets formulering att polisman eller polismyndighet inte förfogar över beslutets bestånd, utan att det så vitt angår dessa, enbart är betalningen som har betydelse för beslutets giltighet i tiden. Det får därtill anses obehövt med en föreskrift om att beslutet skall upphävas när betalning av förskott för överlastavgift eller överlastavgift erlagts, eftersom förslaget anger att beslutet förfaller när så skett. Det sagda förändras inte av att det av andra skäl och efter förslag av *Lagrådet* har införts bestämmelser bl.a. om att beslutet utan dröjsmål skall underställas länsstyrelsens prövning och att det under vissa förutsättningar kan upphävas av styrelsen.

JO har även framfört synpunkten att polisens beslut om hinder av fortsatt färd bör dokumenteras utöver vad som kan ske i primärrapporten om överträdelsen och att bestämmelserna om dokumentation i 27 § polislagen inte torde vara direkt tillämpliga i förevarande fall. Enligt regeringens mening torde emellertid förvaltningslagen (1986:223) vara tillämplig i aktuellt fall i fråga om bl.a. beslutsmotivering, eftersom polisens beslutsfattande inte kan anses ingå i sådan brottsbekämpande verksamhet som enligt 32 § sistnämnda lag är undantagen från lagens tillämpningsområde. Härtill kommer bl.a. bestämmelserna om skriftlig dokumentation av beslut i 31 § verksförordningen (1995:1322). Någon hänvisning till polislagens dokumentationsbestämmelser är enligt regeringens mening därför inte nödvändig avseende beslut om hinder av fortsatt färd.

Det kan antas att beslut om hinder av fortsatt färd endast kommer att behöva fattas i relativt få fall eftersom det kan förutses att den kommersiella trafiken i stor utsträckning kommer att betala förskott för överlastavgifter för att inte drabbas av några kostsamma störningar i sin verksamhet. Av samma anledning kan det i de fall där ett beslut om hinder av fortsatt färd trots allt behöver meddelas förväntas att ett sådant beslut endast blir kortvarigt. Behovet av överprövning av polisens beslut kan därför i praktiken förväntas bli mycket litet. I likhet med vad som allmänt gäller på trafikrättens område bör ett beslut om hinder av fortsatt färd inte kunna överklagas särskilt. En motsatt ordning skulle för övrigt innebära att beslutet om hinder av fortsatt färd skulle få avgöras separat från själva ärendet om påförande av överlastavgift. En sådan separat ordning framstår inte som lämplig. Som nämnts ovan kommer länsstyrelsen dock att pröva om ett beslut om hinder av fortsatt färd skall bestå, se vidare härom avsnitt 10.2.7.

Sammanfattningsvis innebär regeringens förslag att polisman vid utebliven förskottsbetalning skall fatta ett beslut om hinder av fortsatt färd.

Ett sådant beslut får dock underlåtas om det föreligger synnerliga skäl. Vidare skall beslutet om hinder av fortsatt färd gälla till dess att full förskottsbetalning, eller i förekommande fall full betalning för påförd överlastavgift, har erlagts. Bestämmelserna härom bör införas in den nya 8 b §. Beslutet om hinder av fortsatt färd bör inte gå att överklaga och en sådan bestämmelse med denna innebörd bör tas in i 11 §. Polisens beslutsbehörighet bör regleras närmare i 3 kap. 8 § polisförordningen.

### 10.2.6 Beslut om överlastavgift även när förskott beslutats

**Regeringens förslag:** Även om ett förskott för överlastavgift har beslutats och betalats skall länsstyrelsen besluta i frågan om påförande av överlastavgift.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Av de remissinstanser som yttrat sig i frågan har ingen någon erinran mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Det kan konstateras att om en person betalar ett förskott för överlastavgift och accepterar såväl förskottet som att en överträdelse har begåtts, så är det inte särskilt sannolikt att den personen har något intresse av en fortsatt process i länsstyrelsen. Den personen anser antagligen saken som utagerad i och med att han eller hon betalar förskottet för överlastavgiften till polisen. Att länsstyrelsen i ett sådant fall slutligt fastställer överlastavgiften kan te sig som administrativt onödigt och ett system liknande det vid föreläggande av ordningsbot vid trafikbrott skulle i stället kunna vara mer ekonomiskt och snabbt eftersom ett ärende därigenom skulle kunna avslutas genom ett godkännande. Eftersom det emellertid i de flesta fall är fordonsägaren som är ansvarig för överlastavgiften och denne sällan är närvarande vid en överlastkontroll kan inte en polisman i dessa fall erhålla något bevis för att den som är ansvarig för överlastavgiften verkligen godkänner avgiften. Även om det får antas att en förare av ett fordon i kommersiell trafik i många fall kan ha en fullmakt att agera för fordonsägarens räkning så kan detta inte alltid fastställas av polisen på plats. Det är enligt regeringens mening därför nödvändigt att det fortfarande är länsstyrelsen som i samtliga fall slutligt avgör frågan om överlastavgiften.

### 10.2.7 Underställning av beslut samt länsstyrelsens och polisens handläggning av överlastavgiftsärenden m.m.

**Regeringens förslag:** En polismans beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, skall skyndsamt underställas länsstyrelsens prövning. Länsstyrelsen skall omedelbart pröva om beslutet skall bestå.

Om ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller enligt lagen om överlastavgift, skall länsstyrelsen under handläggningen av överlastavgiftsärendet, få ompröva beslutet om förskott och helt eller delvis kunna sätta ned förskottet. Om det finns synnerliga skäl skall styrelsen, under handläggningen av överlastavgiftsärendet eller efter

det att beslut fattats i ärendet, kunna upphäva beslutet om hinder av fortsatt färd. Om ett beslut om hinder av fortsatt färd är fattat skall polisens och länsstyrelsens handläggning av överlastavgiftsärendet ske utan dröjsmål.

Länsstyrelsens olika beslut enligt ovan skall inte gå att överklaga.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen innehåller emellertid inte något om vad som sägs i regeringens förslag om att polismans beslut, om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, skall underställas länsstyrelsens prövning. Den innehåller inte heller något om att länsstyrelsen i vissa situationer får upphäva ett beslut om hinder av fortsatt färd eller att styrelsens nu aktuella beslut inte skall gå att överklaga.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har haft något att erinra mot förslaget.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Underställning*

Enligt *Lagrådet* kräver hänsynen till rättssäkerheten att polisens beslut snabbt kan bli överprövat i någon form. Rättssäkerhetskravet tillgodoses bäst, enligt *Lagrådet*, genom att polisens beslut skyndsamt underställs länsstyrelsen, som då omedelbart skall pröva om beslutet skall bestå. Vidare menar *Lagrådet* att underställningen bör avse såväl förskotts- som kvarhållande frågan. Regeringen delar *Lagrådets* bedömning.

Det sagda innebär att polisen som regel samma dag som kontrollen av fordonet eller fordonståget sker skall underställa de aktuella besluten länsstyrelsens prövning. Länsstyrelsen skall därefter omedelbart pröva dels om förskottet skall sättas ned eller efterges, dels – i de fall ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller – om det finns synnerliga skäl för att färden skall få fortsätta och om så är fallet upphäva polisens beslut om hinder av fortsatt färd. Även ett beslut att sätta ned eller efterge förskottet påverkar beslutet om hinder av fortsatt färd. Sätts förskottet ned delvis behöver enbart det nedsatta beloppet betalas för att färden skall få fortsättas. Sätts förskottet ned helt föreligger inte längre något hinder av fortsatt färd. Länsstyrelsens prövning kommer av naturliga skäl endast att grundas på vad som är känt vid kontrollen. Det förhållandet att polisen saknar möjlighet att sätta ned eller efterge förskottet gör dock att underställningen fyller en självständig funktion. Detta eftersom det redan vid kontrollen kan stå klart att det finns skäl att sätta ned eller efterge förskottet och det oberoende av den utredning polisen sammanställer som beslutsunderlag i överlastavgiftsfrågan. Föraren av fordonet kan t.ex. åberopa att skyltningen på den aktuella vägsträckan varit delvis skymd av växtlighet, vilket också bekräftas av en polisman. I ett sådant fall kan det finnas anledning för länsstyrelsen att efterge förskottet eftersom så skett i domstolspraxis enligt befintliga regler i 8 § andra stycket lagen (1972:435) om överlastavgift (se t.ex. Kammarrättens i Göteborg dom den 3 april 1995 i mål nr 9028–1994). Vidare erbjuder underställnings-

förfarandet bl.a. en möjlighet för länsstyrelsen att genast korrigera eventuella felräkningar från polisens sida. I sistnämnda situation skall länsstyrelsen delvis nedsätta förskottet för överlastavgiften i enlighet med sina egna beräkningar.

Länsstyrelsens beslut i underställningsförfarandet angående förskottsfrågan bör inte gå att överklaga, eftersom det framstår som olämpligt att beslutet är överklagat samtidigt som länsstyrelsen handlägger och beslutar i överlastavgiftsärendet. För att ett beslut om hinder av fortsatt färd skall utgöra ett effektivt påtryckningsmedel bör länsstyrelsens beslut i samma förfarande avseende hindersfrågan inte heller det gå att överklaga. Av ordningsskäl ter det sig också lämpligast att länsstyrelsen ensam förfogar över möjligheten att upphäva beslut om hinder av fortsatt färd, eftersom styrelsen annars enligt vad som sägs i följande avsnitt, skulle kunna upphäva ett beslut som är överklagat till domstol men ännu inte avdömt.

*Handläggningen av överlastavgiftsärenden när beslut om hinder av fortsatt färd gäller m.m.*

Om ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller enligt lagen om överlastavgift bör länsstyrelsen, om den anser att polisens beslut om förskott av någon anledning är felaktigt, även under handläggningen av överlastavgiftsärendet när som helst kunna nedsätta ett beslutat förskott helt eller delvis. Jämfört med de skäl som angivits i föregående stycke kommer det i detta fall att handla om sådant som eventuellt förbisetts vid länsstyrelsens prövning enligt underställningsförfarandet, men framför allt givetvis om omständigheter som blivit kända därefter. En felaktighet skulle t.ex. kunna bestå i att polisen har gjort en felaktig bedömning av den överlastavgiftsansvariges hemvist och att något förskott därför egentligen över huvud taget inte skall utgå. Om länsstyrelsen gör en sådan bedömning skall den således nedsätta förskottet helt. Man kan också tänka sig att länsstyrelsen redan tidigt i sin handläggning, på motsvarande vis som i underställningsförfarandet men på grund av omständigheter som framkommit efter det att förfarandet avslutats, skulle kunna se att en överlastavgift skall nedsättas eller efterges enligt befintliga regler i 8 § andra stycket lagen om överlastavgift. Länsstyrelsen bör även i ett sådant fall kunna besluta att helt eller delvis nedsätta förskottet innan överlastavgiften, delvis nedsatt eller eftergiven, slutligen påförs. De nu aktuella besluten påverkar även beslutet om hinder av fortsatt färd på samma vis som beskrivits i föregående avsnitt.

Det bör emellertid understrykas att länsstyrelsens överprövning av det förskott polisen tagit ut endast skall behöva göras i de fall där ett beslut om hinder av fortsatt färd alltjämt gäller. Om så inte är fallet, t.ex. för att ett förskott har betalats till fullo, så skall länsstyrelsen inte nedsätta ett förskott även om den anser att överlastavgiften kommer att bli lägre än förskottet. En återbetalning av mellanskillnaden får då i stället ske när beslutet om överlastavgift har vunnit laga kraft.

*Lagrådet* anför, i samband uttalanden om de krav som följer av proportionalitetsprincipen, att intresset av att ett fordon inte skall hindras alltför länge från att fortsätta färden talar för att ett beslut om hinder av

fortsatt färd bör kunna upphävas, trots att överlastavgiften inte ännu blivit slutgiltigt fastställd.

Regeringen är av samma mening som Lagrådet. Det bör följaktligen införas en möjlighet för länsstyrelsen att också under handläggningen av överlastavgiftsärendet, dvs. efter det att beslut fattats i underställningsförfarandet, upphäva polisens beslut om hinder av fortsatt färd om det finns synnerliga skäl. Både i underställningsförfarandet och under handläggningen av överlastavgiftsärendet bör med synnerliga skäl i princip förstås detsamma som vid polismans beslutsfattande enligt 8 b §. För att det föreslagna regelsystemet inte skall komma i konflikt med proportionalitetsprincipen bör länsstyrelsen emellertid även efter det att den har beslutat i överlastavgiftsärendet ha möjlighet att upphäva polisens beslut om det föreligger sådana skäl. I detta senare fall kan ett synnerligt skäl för att upphäva beslutet således vara att den tid det gäller, och därigenom de men den enskilde utsatts för, framstår som oproportionerliga i förhållande till storleken av den överlastavgift som beslutet avser att framtvinga. Det bör överlämnas till rättstillämpningen att närmare avgöra vad som kan utgöra synnerliga skäl i sistnämnda avseende.

Av i huvudsak samma skäl som angivits ovan vid redogörelsen av underställningsförfarandet bör länsstyrelsens nu aktuella beslut inte gå att överklaga.

Ärenden om överlastavgift handläggs redan i dag med en viss skyndsamt hos länsstyrelsen. Utredningen fann emellertid, att såväl polisen som länsstyrelsen i de fall där ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller, bör hantera den fortsatta handläggningen av ärendet med förtur framför de övriga ärenden om överlast i vilka ett sådant beslut inte gäller. Regeringen delar bedömningen att ett sådant ärende bör ha förturskaraktär och anser dessutom att förturen bör gälla generellt och inte enbart i förhållande till andra överlastavgiftsärenden. Polisens rapporter om överlast kommer i dag in till behörig länsstyrelse inom ungefär en eller två veckor efter rapporteringstillfället. Innan polisen lämnar in sin rapport till länsstyrelsen görs en utredning om ansvarssituationen vilken kan ta en viss tid, speciellt när fråga är om utländska fordon eftersom det stundtals kan vara omständligt att få in relevanta registeruppgifter från utlandet. Regeringen delar utredningens bedömning att det inte är möjligt att ålägga polisen att inom en viss angiven tid redovisa sin rapport till länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan ändå inte besluta i ärendet förrän polisen är klar med sin utredning. Men självklart måste saken behandlas skyndsamt. Det bör därför i lagtexten uttryckas att såväl polisen som länsstyrelsen skall handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål i de fall där ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller. Härigenom får ärendet en förturskaraktär och i vart fall eventuella onödiga tidsutdräkter kan förväntas bortfalla.

Handläggningen skall ske utan dröjsmål endast i de fall där ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller. Om länsstyrelsen vid sin handläggning av ärendet alltså helt nedsätter ett förskott eller om ett förskott betalas under polisens eller länsstyrelsens handläggning så förlorar ärendet direkt sin speciella förturskaraktär och skall handläggas i samma ordning som gäller i dag. Beslutet om hinder av fortsatt färd gäller då nämligen inte längre.

Om länsstyrelsen inte anser att polisens beslut om förskott är felaktigt kommer den inte att använda sig av sin möjlighet att nedsätta förskottet utan handlägger i stället ärendet som i dag, dock med förtur och utan dröjsmål. När länsstyrelsen sedan påför en överlastavgift bör det bli själva överlastavgiften som blir betydelsefull för att hindret av fortsatt färd skall upphöra att gälla. Det blir då själva överlastavgiften som till fullo måste betalas och inte förskottet för överlastavgiften.

Som har anförts i ett tidigare avsnitt kan förtursärendena vid länsstyrelsen förväntas bli mycket ovanliga eftersom betalning av ett förskott i de flesta fall kan förväntas komma att ske redan på ett tidigt stadium.

### *Sammanfattning*

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att en polismans beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, skyndsamt skall underställas länsstyrelsens prövning. Länsstyrelsen skall omedelbart pröva om beslutet skall bestå.

Om ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller enligt lagen om överlastavgift, föreslås länsstyrelsen under handläggningen av överlastavgifts-ärendet, få ompröva beslutet om förskott och helt eller delvis kunna sätta ned förskottet. Om det finns synnerliga skäl bör styrelsen, under handläggningen av överlastavgiftsärendet eller efter det att beslut fattats i ärendet, kunna upphäva beslutet om hinder av fortsatt färd. Om ett beslut om hinder av fortsatt färd är fattat bör polisens och länsstyrelsens handläggning av överlastavgiftsärendet ske utan dröjsmål.

Länsstyrelsens olika beslut enligt ovan föreslås inte gå att överklaga.

Bestämmelser avseende vad som sagts i denna sammanfattning bör tas in i den nya 8 d § och 11 §.

### **10.2.8 Överlastavgiften får inte överstiga det beslutade förskottet**

**Regeringens förslag:** Har beslut om förskott för överlastavgift fattats får överlastavgift inte påföras med högre belopp än förskottet.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har haft något att erinra mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Det torde inte finnas något generellt hinder mot att länsstyrelsen påför en högre överlastavgift än det förskott polisen beslutat att ta ut. Av verkställighetsmässiga och pedagogiska skäl bör emellertid överlastavgift inte få bestämmas till ett högre belopp än ett beräknat förskottsbelopp. Det framstår inte som särskilt meningsfullt att länsstyrelsen, i de fall där ett förskott har beräknats av polis och förskottet har betalats på plats, kan komma att påföra en högre överlastavgift än det betalade förskottsbeloppet. Ett sådant påförande skulle i flertalet fall vara verkningslöst. Förskott beräknas ju endast i de fall där det finns verkställighetsproblem med utländska trafikanter. Utsikterna att få betalt för ett av länsstyrelsen påfört tillägg av en utländsk fordonsägare som tidigare har betalat sitt förskott på plats kan

förväntas vara ytterst små. Det tjänar då föga till att administrera en ordning som inte kan förväntas leda fram till några praktiska resultat. För att den föreslagna ordningen skall vara så enkel som möjlig anser regeringen i likhet med utredningen att den nu aktuella regeln även bör omfatta de fall där ett förskott för överlastavgift inte har betalats på plats. Det framstår som klarast och mest överskådligt att det förskott som polisen räknar fram på plats också är det belopp som högst kan bli aktuellt att slutligt betala för förseelsen.

Länsstyrelsen kan naturligtvis, med eller utan invändningar från den enskilde, komma fram till att överlastavgiften blir lägre än förskottet och att en återbetalning i sådana fall skall ske.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* redaktionella synpunkter.

Med anledning av det anförda föreslår regeringen sammanfattningsvis att om beslut om förskott för överlastavgift har fattats får överlastavgift inte påföras med ett högre belopp än förskottet. En bestämmelse härom bör införas i den nya 8 c §.

### 10.2.9 Uppbörd och återbetalning

**Regeringens förslag:** Påförs inte någon överlastavgift eller nedsätts eller efterges avgiften, skall det överskjutande beloppet återbetalas.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. Några regler motsvarande utredningens förslag om att medel som inbetalats som förskott för överlastavgiften skall anses som uppbörd ingår inte i regeringens förslag. I regeringens förslag ingår inte heller några bestämmelser om att belopp under 50 kronor inte skall återbetalas eller att beloppet skall avrundas till närmast lägre hela krontal.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten för Västra Sverige* påpekar att uttrycket uppbörd, vars innebörd i sig inte är lätt att begripa, enbart förekommer i den nu gällande lydelsen av lagen (1972:435) om överlastavgift genom den hänvisning som görs i lagens 9 § till 56 § fordonsskattelagen (1988:327).

**Skälen för regeringens förslag:** *Lagrådet* ifrågasätter behovet av den föreslagna bestämmelsen i 8 c § första stycket, dvs. att det skall anses som uppbörd enligt 9 § när medel som har betalats som förskott för överlastavgift tas i anspråk för betalning av avgiften. Erforderliga föreskrifter torde, enligt *Lagrådet*, kunna meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 56 § fordonsskattelagen. *Lagrådet* noterar att en hänvisning till detta lagrum finns i 9 § i den nu förevarande lagen. Vidare menar *Lagrådet* att den bestämmelse som tagits in i 8 c § andra stycket har sin plats efter de bestämmelser som tagits in i 8 e §. Bestämmelsen bör enligt *Lagrådet* utformas på följande sätt: ”Påförs inte någon överlastavgift eller nedsätts eller efterges avgiften, skall det överskjutande beloppet återbetalas.” Med hänsyn till hur avgiftsbestämmelserna i lagen är utformade finns det enligt *Lagrådets* mening knappast något behov av bestämmelserna i tredje stycket av den nu diskuterade paragrafen.

Regeringen har följt *Lagrådets* förslag.



Vid vissa återbetalningar från staten gäller att särskild ränta skall utgå (t.ex. 10 § lagen [1985:146] om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter). I vissa fall utgår inte någon sådan ränta (t.ex. lagen [1976:206] om felparkeringsavgift). Överlastavgifter kan potentiellt uppgå till mycket stora belopp, vilket skulle kunna tala för att ett inbetalat förskottsbelopp som skall återbetalas borde förräntas särskilt. Det är emellertid svårt att se att en återbetalning av en förskotterad överlastavgift kan komma att bli aktuell i någon större utsträckning. Det kan nämligen inte hållas för troligt att en polismans beslut i någon större omfattning kommer att ändras i efterhand av länsstyrelsen eller allmän förvaltningsdomstol. Eftersom ett förskott skall betalas på plats kan det inte heller bli fråga om att en betalningsskyldig person av misstag skriver ett för högt belopp på ett självskrivet girokort eller betalar skulden två gånger (dessa problem föreligger bl.a. vid bötesverkställighet – se t.ex. prop. 1978/79:40 s. 30). I de fall en återbetalning av en förskotterad överlastavgift ändå kan komma att bli aktuell bör det anmärkas att länsstyrelsen redan i dag hanterar ärenden om överlastavgift med skyndsamt och fattar beslut inom någon eller några månaders tid efter det att kontrollen utförts och en förskottsbetalning har erlagts. Regeringen anser med ledning av det anförda att något särskilt räntesystem inte bör administreras för överlastavgifternas del och föreslår därför inte heller något sådant system.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att det överskjutande beloppet skall återbetalas om någon överlastavgift inte påförs eller om avgiften nedsätts eller efterges. Bestämmelser härom bör föras in i den nya 8 e §.

### 10.3 Ändringar i lagen om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter

**Regeringens förslag:** Kronofogdemyndigheten skall kunna avräkna ett belopp som kan komma en person till godo efter en förskottsbetalning av överlastavgift om staten har en motfordran för annan skatt eller avgift.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte lämnat några synpunkter i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt tidigare bestämmelser kunde en avräkning mellan å ena sidan skatt eller avgift som skulle komma en gäldenär till godo (utbetalningar) och å andra sidan annan skatt eller avgift som gäldenären inte hade betalat (motfordringar) i stort sett endast göras om respektive skatt eller avgift var av samma slag. Genom lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter, som trädde i kraft den 1 september 1985, utvidgades emellertid det allmännas möjligheter att ta i anspråk återbetalningar av skatter och avgifter för betalning av fordringar som det allmänna har på den återbetalningsberättigade. Lagen innebär att det allmänna i princip inte skall behöva betala ut ett skatte- eller avgiftsbelopp till någon som står i skuld för skatter eller avgifter. Lagen skulle ses mot bakgrund av de växande svårigheter att få fordringar betalda genom exekutiva åtgärder och ansågs

utgöra ett viktigt led i strävandena att effektivisera kronofogdemyndigheternas arbete (prop. 1984/85:108 s. 1).

Motfordringarna anges generellt i 2 § lagen om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter och utgörs i stort sett av alla fordringar på skatter, avgifter och böter som har överlämnats till en kronofogdemyndighet för indrivning, dvs. i princip de fordringar som vid indrivning handläggs som s.k. allmänna mål. Hit hör t.ex. obetalda överlastavgifter. Utbetalningarna räknas däremot upp uttömmande i 1 § samma lag och i den uppräkningsdelen saknas en hänvisning till lagen (1972:435) om överlastavgift.

Genom det förskottsinstitut som regeringen föreslår skall införas i lagen om överlastavgift kan det uppstå situationer där ett belopp som har erlagts i förskott i efterhand visar sig vara för stort och där en återbetalningssituation därför blir aktuell. T.ex. kan polisen av misstag ha beräknat ett förskott för överlastavgift till ett för högt belopp eller gjort en felaktig bedömning av att förskott över huvud taget skall utgå. Det kan i dessa fall inte uteslutas att fordonsägaren visar sig vara registrerad för indrivning i svensk indrivningsdatabas avseende någon annan avgift eller skatt. Det kan då av praktiska skäl inte förutsättas att berörda myndigheter utan vidare skulle ta sådana kontakter med varandra att en verkställighet avseende den restförda avgiften eller skatten skulle kunna ske i överskottet från förskottet för överlastavgiften, t.ex. genom beslut om utmätning av en kronofogdemyndighet. I sådana situationer tjänar lagen om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter som en länk genom att den ålägger en utbetalande myndighet att först undersöka om det allmänna har någon motfordran som kan aktualisera en avräkning och om så är fallet, uppmärksamma kronofogdemyndigheten på situationen. Avräkningsinstitutet är alltså i sig ingen exekutiv åtgärd utan anses i stället vara ett s.k. clearingförfarande mellan en skatt- eller avgiftsskyldigs olika konton hos svenska myndigheter (se prop. 1984/85:108 s. 73).

Man kan i och för sig ställa sig frågan om det kan finnas några betänkligheter mot att införa en möjlighet till avräkning av ett belopp som har erlagts under en form av hot om tvång. Erläggs inte ett förskott för överlastavgift skall ju polisen besluta om hinder av fortsatt färd för fordonet, ett beslut som den kommersiella trafiken i största möjliga mån kan förväntas vilja undvika. Härvid skall emellertid erinras om att möjligheten till avräkning även finns beträffande bötesstraff genom 5 § bötesverkställighetslagen (1979:189). I förarbetena till den lagen uppmärksammades att förskottsbetalningar avseende bötesstraff i regel tillkom på initiativ av den myndighet som utreder brottet och att den misstänkte kan befinna sig i en tvångssituation, t.ex. när ett personellt tvångsmedel övervägs på grund av att den misstänkte kan befaras undandra sig straff (prop. 1978/79:40 s. 28). Även om personella tvångsmedel i praktiken sällan meddelas vid t.ex. ringa trafikbrott så har den bakgrunden ändå beaktats vid beredningen av bötesverkställighetslagen. I specialmotiveringen till lagen anfördes också att det inte borde anses finnas något formellt hinder mot att överskott som har uppkommit vid uppbörd avräknas på böter för vilka den bötfällde häftar hos kronofogdemyndigheten (prop. 1978/79:40 s. 31). Regeringen ser därför inga formella hinder för att avräkna även överskott vid uppbörd för överlast-

avgift. Återbetalning av erlagt förskott för överlastavgift kommer troligtvis att bli aktuellt endast i en högst begränsad utsträckning eftersom det kan antas att polisens beslut om förskott för överlastavgift inte kommer att vara felaktiga i någon större omfattning. Om det emellertid införs ett förskottsinstitut i lagen om överlastavgift torde det med ledning av det i övrigt anförda ändå saknas anledning att den lagen inte fullt ut skall omfattas av lagen om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter. Regeringen föreslår därför att en sådan möjlighet till avräkning införs.

Med anledning av det anförda föreslår regeringen i sammanfattning att kronofogdemyndigheten skall kunna avräkna ett belopp som kan komma en person till godo efter en förskottsbetalning av överlastavgift om staten har en motfordran för annan skatt eller avgift. En bestämmelse härom bör införas i 1 § lagen om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter.

## 10.4 Konsekvenser och ikraftträdande

### 10.4.1 Konsekvenserna av förslagen

De föreslagna ändringarna i lagen (1972:435) om överlastavgift påverkar inte svenska företags situation – annat än att de principiella konkurrensproblem som nämns i avsnitt 10.1.1 delvis åtgärdas, eftersom de nya verkställighetsreglerna enbart avser fysiska och juridiska personer med hemvist utanför Norden.

För polisens del innebär de nya verkställighetsreglerna att vissa arbetsuppgifter tillkommer. Det handlar i huvudsak dels om beslutsfattandet på platsen för kontrollen av det överlastade fordonet, dels att ett överlastavgiftsärende skall hanteras med förtur om ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller. Den ökade belastningen kan emellertid inte förväntas bli mer än marginell. Detta bl.a. med tanke på att överlastkontroller redan i dag utförs av särskilt utbildad personal som är förtrogen med den relevanta lagstiftningen, att det nämnda beslutsfattandet får anses som ett underordnat moment i förhållande till kontrollverksamheten som sådan, att beslutsfattandet är av enklare och mer rutinmässigt slag och att de aktuella utomnordiska fallen är förhållandevis få. Att de föreslagna reglerna innehåller en möjlighet för polisman att vid synnerliga skäl underlåta att fatta ett beslut om hinder av fortsatt färd förändrar inte det sagda, eftersom tillämpningsområdet för denna s.k. ventil är starkt begränsat. Vidare får även förturshandlingen anses innebära en mindre börda eftersom den utredning av ansvarsfrågan som föregår rapportens överlämnande till länsstyrelsen knappast tar mera resurser i anspråk om den utförs omedelbart efter kontrolltillfället. Den administration det därtill innebär för polisen att hantera medel som förskottsbetalas för överlastavgift och underställa de aktuella besluten länsstyrelsens prövning torde även den vara marginell.

När det gäller länsstyrelserna är det här i praktiken fråga om konsekvenser för Länsstyrelsen i Stockholms län som handlägger ärenden om överlastavgift för utlandsregistrerade fordon. De nya verkställighetsreglerna kommer att innebära en mindre ökning av arbetsbelastningen för

länsstyrelsen genom det föreslagna underställningsförfarandet och prövningen av om beslut om hinder av fortsatt färd skall upphävas. Till antalet rör det dock sig om förhållandevis få ärenden. I övrigt gäller att styrelsen redan i dag fattar beslut i överlastavgiftsärenden avseende fysiska och juridiska personer med hemvist utanför Norden och handlägger överlastavgiftsärenden i allmänhet med en viss skyndsamhet. En obetydligt ökad börda kan dock komma att uppstå för länsstyrelsen genom ändringen i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter. Av ändringen följer nämligen i sin tur att de vid återbetalning av överskott vid uppbörd har att undersöka om det allmänna har någon sådan fordran som anges i lagens 2 §. Antalet fall där återbetalning på grund av att ett förskott för överlastavgift tagits ut med ett högre belopp än den överlastavgift som slutligen påförts kan dock antas bli ringa (se vidare avsnitt 10.2.9).

De allmänna förvaltningsdomstolarna påverkas formellt sett inte av de nya verkställighetsreglerna eftersom polisens beslut inte skall gå att överklaga och någon annan ny måltyp inte tillkommer. Reellt sett kan dock en mindre ökning i måltillströmningen i anledning av de aktuella verkställighetsreglerna inte uteslutas. Orsaken härtill är att om förskott för överlastavgift betalats så kommer det förstås att finnas ett ökat incitament att överklaga länsstyrelsens slutliga beslut i överlastavgiftsfrågan. Ökningen får dock anses vara marginell jämfört med dagens situation.

I fråga om trafiksäkerheten bör de föreslagna verkställighetsreglerna få en positiv effekt då de olägenheter som beskrivs i avsnitt 10.1.2 torde minska.

Statsfinansiellt kan de nya verkställighetsreglerna naturligtvis förväntas leda till ökade intäkter eftersom deras syfte är att överlastavgifter som i dag inte kan verkställas verkligen kommer att betalas. Detta samtidigt som myndigheternas kostnader inte kommer att öka i någon beaktansvärd omfattning.

#### **10.4.2 Ikraftträdande**

Ändringarna i lagen (1972:435) om överlastavgift och lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter bör träda i kraft den 1 januari 2005.

## **11 Fordonseskort**

### **11.1 Långa , breda och tunga vägtransporter**

#### **11.1.1 Godstransporter på väg**

Vägtrafiken dominerar både person- och godstransporterna inom Sverige och transporterna på väg svarar för drygt 90 procent av det totala resandet. Lastbil används för 43 procent av det totala inrikes godstransportarbetet (tonkilometer), medan sjöfarten svarar för drygt 35 procent och

järnvägen för drygt 21 procent. Gods som transporteras med lastbil har i genomsnitt ett högre värde per ton än det som fraktas med fartyg och på järnväg.

Transportarbetet med svenskregistrerade lastbilar i inrikes trafik var 30 miljarder tonkilometer under år 2002, vilket är en minskning med 8 procent sedan 1998. Vägverkets trafikmätningar visar å andra sidan en ökning av trafikarbetet med lastbil. Skillnaden beror på att andelen transporter med utländska lastbilar ökar. Sammantaget har transportarbetet på väg i Sverige ökat med 8 procent sedan år 1998.

Trafikarbetet med lastbil var 13 miljarder fordonskilometer under år 2002, varav 6 miljarder med tunga lastbilar. Sedan år 1998 har trafikarbetet ökat med 16 procent för tunga lastbilar och med 40 procent med lätta lastbilar. Under år 2002 ökade lastbilstrafiken med 2,4 procent.

### 11.1.2 Vägnetet

Terminologin kring begreppet väg kan många gånger vara förvirrande eftersom indelningen av vägar kan göras från olika utgångspunkter, exempelvis trafiklagstiftningen eller ansvaret för väghållningen. Som väghållare uppträder dels staten (genom Vägverket), och i vissa fall kommuner, för vägar som är allmänna enligt väglagen (1971:948), dels kommuner för gator och kommunala vägar, dels enskilda.

Det svenska vägnätet består av 98 000 kilometer statliga vägar, 37 000 kilometer kommunala gator och vägar samt 280 000 kilometer enskilda vägar, varav 74 000 kilometer erhåller statsbidrag för drift och underhåll. En stor del av de enskilda vägar som inte har statsbidrag är s.k. skogsbilvägar som vanligtvis inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Av det totala trafikarbetet utförs 67 procent på det statliga vägnätet och 30 procent på det kommunala vägnätet.

På det statliga vägnätet finns omkring 14 500 broar. Broarnas tillstånd har förbättrats under senare år som en följd av ökad satsning på underhåll, framför allt förebyggande åtgärder.

### 11.1.3 Gällande bestämmelser

#### Allmänna bestämmelser om fordons längd, bredd och vikt

##### *Inledning*

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser som begränsar längd, bredd och vikt av ett motordrivet fordon eller ett fordonståg när det förs på andra vägar än enskilda. Med andra vägar än enskilda menas dels allmänna vägar enligt väglagen (1971:948), dels kommunala gator och vägar. Bestämmelserna är utformade med hänsyn till de begränsningar som beror av vägnätets fysiska utformning och bärighet. Vidare finns EG-gemensamma bestämmelser genom rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och interna-

tionell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen<sup>1</sup>.

Prop. 2003/04:160

### *Längd*

Enligt 4 kap. 17 § trafikförordningen får fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, som huvudregel inte vara längre än 24 meter. Sedan den 1 november 1997 får dock längden av ett fordonståg uppgå till 25,25 meter. I sådant fall ställs emellertid särskilda krav på de ingående fordons dimensioner och utrustning, bl.a. med avseende på bromsarnas konstruktion (låsningsfria).

De s.k. 25,25-bestämmelserna innebär att det ges möjlighet att koppla samman vissa fordon som inte avviker från de gemensamma EG-reglerna om fordons mått i direktiv 96/53/EG till högst 25,25 meters tåglängd. Detta benämns modulsystemet och bygger på att lastlängderna 7,82 meter (det största flaket enligt s.k. CEN-standard) och 13,6 meter (påhängsvagn och samtidigt det längsta fordonet enligt EG-reglerna) kombineras i ett fordonståg.

### *Bredd*

Enligt 4 kap. 15 § trafikförordningen får fordonets bredd, lasten inräknad, vara högst 260 centimeter. Lasten får inte heller skjuta ut mer än 20 centimeter på någondera sidan av fordonet. Från dessa begränsningar finns i andra stycket vissa generella undantag, exempelvis beträffande redskap som används i jordbruksarbete och traktor med påmonterat redskap eller utrustning. Med stöd av bemyndigande i tredje stycket har Vägverket föreskrivit ytterligare undantag. Enligt Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:120) om undantag för transport av bred odelbar last, får bredden uppgå till 310 centimeter. Detta förutsätter dock att vissa närmare angivna villkor uppfylls, särskilt i fråga om varningsskyltar och annan utmärkning på fordonet.

### *Vikt*

I 4 kap. 12 och 13 §§ trafikförordningen, samt i bilagorna till förordningen, finns bestämmelser om axeltryck och bruttovikter. Dessa är allmänt sett svårtillgängliga men innebär i huvudsak följande.

Axeltrycket får uppgå till högst 11,5 ton om axeln är drivande och till högst 10 ton om så inte är fallet. Två axlar med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 meter kallas boggi. Boggitrycket får under de mest gynnsamma förhållandena uppgå till högst 20 ton. Tre axlar med ett avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5 meter kallas trippelaxel. Trippelaxeltrycket får under de mest gynnsamma förhållandena uppgå till högst 24 ton. Bruttoviktsbegränsningen beror i första hand på avståndet mellan fordonets, eller fordonstågets, första och sista axeln. Den högsta tillåtna bruttovikten är 60 ton. Axelavståndet skall då vara minst 18 meter. Dessutom gäller bruttoviktbegränsningar för varje

<sup>1</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 59 (Celex 31996L0053).

fordon som ingår i ett fordonståg, exempelvis får en lastbil med två axlar ha en bruttovikt på högst 18 ton.

I 4 kap. 14 § finns särskilda undantag för fordon som huvudsakligen används i internationell trafik.

Vägar som inte är enskilda delas också in i tre bärighetsklasser enligt 4 kap. 11 §. Bärighetsklass 1 (BK1) är den högsta klassen och de vikter och axeltryck som anges ovan gäller för den klassen. Vid lägre bärighetsklass begränsas tillåtet axeltryck och tillåten bruttovikt. Om inte annat föreskrivs tillhör en allmän väg BK1 och övriga vägar som inte är enskilda tillhör bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om bärighetsklasser meddelas av Vägverket och i vissa fall av kommunen.

### Lokala trafikföreskrifter

De allmänna bestämmelserna med trafikregler i 2–9 kap. trafikförordningen kompletteras med möjligheten att meddela lokala trafikföreskrifter. Enligt 10 kap. 1 § får särskilda trafikregler – utom i vissa speciella fall – meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område. I andra stycket anges vad de särskilda trafikreglerna får gälla, exempelvis begränsningar till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 § eller inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15 eller 17 §.

Lokala trafikföreskrifter om längd, bredd och vikt meddelas av kommunen dels för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar som staten är väghållare för, dels för vägar utom tätbebyggt område som kommunen är väghållare för. I övriga fall meddelar länsstyrelsen sådana lokala trafikföreskrifter. Även polismyndigheten har möjlighet att meddela lokala trafikföreskrifter om ett beslut av kommunen eller länsstyrelsen inte kan avvaktas utan särskild olägenhet.

### Dispenser

I 13 kap. 3–5 §§ trafikförordningen finns bestämmelser om dispenser. Enligt 3 § första stycket 6 får kommunen medge dispens från bestämmelserna i 4 kap. om längd, bredd och vikt om dispensen rör endast kommunen. Om dispensen rör mer än en kommun prövas frågan av den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas. Med region avses Vägverkets regionala indelning. Regionerna är sju till antalet.

Dispens kan även medges från de bestämmelser som meddelats genom lokala trafikföreskrifter. Beslutskompetensen är fördelad mellan kommun och väghållningsmyndighet – och i vissa fall polismyndighet – på samma sätt som gäller för dispenser från grundbestämmelserna.

Enligt 13 kap. 4 § får dispens medges om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. En ytterligare förutsättning för dispens från längd- eller breddbestämmelserna är att lasten är odelbar. Enligt 5 § får en dispens från längd-, bredd- eller viktbestämmelser förenas med dispens även från 3 kap. 7 § andra stycket (fordons plats på vägen) och 12 §

första stycket 3 (användning av vägren) om det behövs av säkerhets- eller framkomlighetsskäl. Även i övrigt får dispenser förenas med särskilda villkor.

Prop. 2003/04:160

#### **11.1.4 Dispensverksamheten**

##### **Allmänt**

Det finns tunga och skrymmande slag av gods som med fördel, och ibland av nödvändighet, tillverkas färdiga eller i halvfabrikat på en plats för att sedan transporteras till bestämmelseorten. Som exempel kan nämnas transformatorer, generatorer, cisterner, hussektioner, panncentraler och industriugnar. Även entreprenad- och skogsmaskiner hör till denna kategori av gods. En transport på väg är ofta enda möjligheten eller i vart fall det alternativ som är mest rationellt och ekonomiskt fördelaktigt. För att kunna transportera gods av detta slag på väg krävs i många fall dispens från de allmänna bestämmelserna om längd, bredd eller vikt i trafikförordningen. Transport av odelbar last med en bredd av högst 310 centimeter kan dock utföras utan dispens i det enskilda fallet om kraven i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:120) om undantag för transport av bred odelbar last följs. Plåtar, skivor, byggplattor och liknande tunna godsenheter omfattas dock inte av föreskrifterna.

Årligen handläggs omkring 17 000 dispensansökningar av de statliga väghållningsmyndigheterna. För kommunernas del torde det röra sig om ett par tusen ärenden per år. Antalet ansökningar om dispens har ökat.

Ett dispensbeslut gäller normalt under en månad. Vid återkommande transporter på viss vägsträcka kan giltighetstiden utsträckas till högst ett år, exempelvis för transport av band- eller hjulburna fordon eller båtar med en bredd av högst 350 centimeter. Detta gäller även för långa och tunga transporter om det rör sig om återkommande transporter av specificerat gods, eller en bestämd högsta vikt, på en viss vägsträcka eller ett visst vägnät.

För ansökningar som prövas av en statlig väghållningsmyndighet skall sökanden betala en ansökningsavgift. Avgiften är 950 kronor i fråga om tunga transporter, breda transporter över 450 centimeter och långa transporter över 35 meter. För övriga ärenden är avgiften 500 kronor.

##### **Dispensprövningen**

De överväganden som görs i ett dispensärende är i huvudsak följande.

- Är lasten odelbar?
- Kan transporten genomföras utan avsevärda olägenheter?
- Är fordonet som skall utföra transporten lämpligt?
- Kan lasten placeras på föreslaget sätt?
- Kan föreslagen viktfördelning godtas?
- Finns lämplig färdväg?
- Vilka trafiksäkerhetsaspekter finns?



- Kan vägen komma att skadas?
- Behövs samråd med annan väghållare?
- Förekommer broreparationer, vägarbeten eller andra hinder som måste beaktas?

- Är föreslagen tid för transporten lämplig?
- Behövs poliseskort?

En dispens förenas med de villkor som behövs för att transporten skall kunna utföras på ett sådant sätt att minsta möjliga risk och olägenhet uppstår. För alla sådana transporter gäller vissa närmare reglerade villkor om hur transporten skall utmärkas, exempelvis i fråga om varningsskyltar. I vissa fall krävs också att en eller flera varningsbilar följer med transporten. Föraren av en varningsbil skall ha körkort med lägst behörighet C (tung lastbil). Beträffande tunga transporter som skall passera en eller flera broar, bestäms i många fall som villkor att passage skall ske i mitten av bron med reducerad jämn hastighet och utan att något annat fordon finns på bron, s.k. brovillkor.

I vissa fall förenas dispensen med villkor om poliseskort. Villkoret avser att säkerställa att rättsligt bindande anvisningar för trafiken kan lämnas i samband med transporten. Antalet dispenser som förenas med sådant villkor har, för de statliga väghållningsmyndigheternas del, ökat från drygt 100 per år i början av 1990-talet till drygt 600. För de kommunala besluten torde antalet villkor om poliseskort uppgå till ett par hundra per år.

För transportören innebär ett krav på poliseskort att kontakt måste tas med polismyndigheten i det län där färden skall påbörjas för överenskommelse om polisens medverkan. Transportören är också skyldig att ersätta polisen för eskorten enligt förordningen (1982:789) om ersättning för polisbevakning och för anslutning av larmanläggningar till polisen m.m. Avgiften är, efter höjning den 1 juli 2003, 730 kronor per påbörjad timme, inklusive eventuell väntetid, för var och en av de polismän som tjänstgör vid eskorten och 3 kronor per påbörjad kilometer för varje bil eller motorcykel. Den totala ersättningen till polisen för eskortuppdrag uppgick under år 2003 till omkring 6 miljoner kronor.

Om eskorten i stället handhas av parkeringsvakter, i enlighet med vad som sägs i avsnitt 11.2.3, har kommunen rätt att med tillämpning av den nämnda förordningen ta ut motsvarande avgift av transportören.

### **Poliseskort som villkor vid dispens**

Poliseskort som villkor bestäms som huvudregel om bredden överstiger 450 centimeter eller om längden överstiger 35 meter. I fråga om tunga transporter förenas dispensen normalt med ett villkor om poliseskort när en bro skall passeras enligt ett brovillkor och vikten uppgår till 100 ton eller mer. Polisens medverkan skall säkerställa att bron stängs av för annan trafik så att passage kan ske enligt villkoret.

Ett brovillkor förenas inte med ett absolut krav på poliseskort om vikten är mellan 60 och 100 ton. I stället sägs i dispensbeslutet att om passagen kräver broavstängning, skall avstängningen utföras av polis. Det ankommer således på transportören att avgöra om medverkan av polis behövs. Anledningen till detta förfarande, som rymmer en viss osäkerhet

i utförandet av transporten, är dels att transporten i vissa fall – i glesbygd och under tid på dygnet när annan trafik är mycket begränsad – kan utföras i mitten av bron utan att annan trafik påverkas, dels att polisen saknar resurser att ställa personal till förfogande för broavstängningar i den utsträckning, och med den samordning, som ett absolut krav skulle innebära.

### **11.1.5 Eskortverksamheten i några andra länder**

I Finland, Tyskland och Nederländerna kan eskort av specialtransporter utföras av enskilda efter förordnande av myndighet eller av ett särskilt ackrediterat organ. För sådant förordnande krävs viss utbildning och examination och förordnandet medför rätt att ge anvisningar för trafiken. I Tyskland krävs dock medverkan av polis vid särskilt besvärliga bropassager och i vissa tätorter. I Norge utförs eskorten vanligtvis av polis men även Statens Vegvesen – som beslutar om dispens – utför eskort i vissa fall. I Danmark beslutar polisen om dispens men det ställs sällan krav på polis Eskort.

## **11.2 Anvisningar för trafiken**

### **11.2.1 Trafikförordningen (1998:1276)**

Enligt 2 kap. 2 § trafikförordningen skall en trafikant följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmarkering, en trafiksignal eller ett sådant tecken av en vakt som avses i 76 § vägmärkesförordningen (1978:1001) vid vägarbeten och liknande, se avsnitt 11.2.2. Om en anvisning innebär en avvikelse från en trafikregel gäller anvisningen framför regeln.

Enligt 2 kap. 3 § trafikförordningen skall en trafikant lyda en polis-mans anvisning för trafiken. En anvisning som ges av en polisman gäller framför trafikreglerna och sådana anvisningar som avses i 2 kap. 2 §. Detta gäller även anvisningar av en bilinspektör eller av någon annan person som av en myndighet förordnats att övervaka trafiken, ge anvisningar för denna eller utföra punktskattekontroll. Bestämmelsen är straff-sanktionerad i 14 kap. 3, 6 och 7 §§. Behörigheten hos en polisman, en bilinspektör eller någon annan som har förordnats att övervaka trafiken eller ge anvisningar för denna, skall enligt 2 kap. 4 § tydligt framgå av klädseln eller något annat särskilt kännetecken.

Ett förordnande enligt 2 kap. 3 § förutsätter att den myndighet som har meddelat förordnandet har ett författningsmässigt stöd för detta, vilket dock inte hindrar att anvisningar för vägtrafikanter ges av annan som saknar förordnande, exempelvis med anledning av fara vid sprängnings- eller vägarbete. Någon skyldighet att vid äventyr av straffansvar följa en sådan anvisning finns inte men det torde ligga i trafikantens eget intresse att rätta sig efter den. Rättsligt är det fråga om information till trafikanterna och inte anvisningar som sägs i 2 kap. 3 §. Underlåtenhet att följa

### **11.2.2 Vägmärkesförordningen (1978:1001)**

Vägmärkesförordningen innehåller bestämmelser om anvisningar för trafik på väg och i terräng genom vägmärken, trafiksignaler, vägmarkeringar, säkerhetsanordningar vid järnvägs- eller spårvägs korsningar, tecken av polisman och andra trafikantvisningar.

I 64 § sägs att polisman använder tecken för att ge anvisningar för trafiken. Tecknen får användas även av den som har förordnats av en myndighet att övervaka trafiken, ge anvisningar för denna eller utföra punkt-skattkontroll. De tecken som främst skall användas återges i 65–67 §§, exempelvis ”Vägen är fri”, ”Kör fram”, ”Minska hastigheten” och ”Stopp”.

I 76 § finns bestämmelser om trafikreglering av en vakt som ger tecken med en flagga och under mörker med en lykta. Sådan reglering får förekomma vid vägarbeten eller liknande förhållanden, om signalanläggning eller säkerhetsanordning i järnvägs- eller spårvägs korsning är i olag eller vid korsning med ringa trafik.

### **11.2.3 Lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.**

Lagen om kommunal parkeringsövervakning ändrades den 1 juli 1999 dels så att kommunen efter samråd med polismyndigheten kan besluta att parkeringsvakter får tas i anspråk för att biträda polismän vid fullgörande av trafikövervakningsuppgifter (7 §), dels så att den myndighet som regeringen bestämmer får förordna parkeringsvakt som utför trafikövervakningstjänst att ge anvisningar för trafiken (8 §). Dessutom ändrades lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer för att göra det möjligt för en kommun att ta ut ersättning för trafikövervakningstjänster. Bakgrunden till ändringarna var följande.

Den 1 juli 1993 inleddes inom Stockholms kommun en försöksverksamhet varigenom parkeringsvakter efter utbildning och uppdrag från polisen utförde eskort av sådana långa, breda och tunga transporter för vilka som villkor för undantag föreskrivits poliseskort. Frågan om ökade uppgifter för parkeringsvakter inom trafikområdet togs upp av Trygghetsutredningen som i betänkandet Trygghet mot brott – Rollfördelning och samverkan (SOU 1995:146), föreslog ett tillägg i lagen om kommunal parkeringsövervakning i syfte att utöka samarbetet mellan kommun och polismyndighet.

Av förarbetena (prop. 1998/99:91) framgår att 8 § avser att säkerställa befogenhet för parkeringsvakt att i samband med eskort av långa, breda och tunga transporter meddela anvisningar för trafiken. Den ekonomiska frågan, om rätt för kommunen att ta ut en avgift av transportören vid eskort som utförts av en parkeringsvakt, löstes således genom bemyndigande till regeringen och ändringar i förordningen (1982:789) om ersättning för polisbevakning och för anslutning av larmanläggningar till poli-

sen m.m., se även avsnitt 11.1.4. Regleringen i 7 § avser biträde åt polismän, under polismans ledning, inom ramen för enklare göromål i samband med exempelvis hastighets-, förar- eller fordonskontroller.

Prop. 2003/04:160

## 11.3 Överväganden och förslag

### 11.3.1 Behovet av dispenser och av eskort som särskilt villkor för dessa

**Regeringens bedömning:** Möjligheten att medge dispens från längd-, bredd- och viktbestämmelserna är uttryck för en flexibilitet i förhållande till de generella kraven och bör, med beaktande av de förutsättningar som är föreskrivna, användas på ett sådant sätt att vägens kapacitet utnyttjas i det enskilda fallet. I den mån riskerna eller olägenheterna med lång, bred eller tung transport inte kan minimeras på annat sätt än genom eskort, bör sådan säkerställas.

**Bedömningen i rapporten:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har ifrågasatt bedömningen i rapporten. *Rikspolisstyrelsen* menar dock att det under den fortsatta beredningen av ärendet bör göras en grundligare analys av behovet av fordonseskort och huruvida behovet förutses öka i framtiden. Vid den bedömningen bör enligt styrelsen även beaktas att det är av vikt att långa, breda och tunga vägtransporter så långt möjligt begränsas med hänsyn till såväl trafiksäkerhets- som miljöaspekter. Styrelsen anser att alternativa transportmöjligheter i första hand bör komma i fråga. Enligt styrelsen är det även av dessa skäl av största vikt att prövningen av dispenser kommer att vara fortsatt restriktiv hos dem som ansvarar för dispensgivningen.

**Skälen för regeringens bedömning:** I vissa fall är det gods som skall transporteras av sådan beskaffenhet att gällande bestämmelser om längd, vikt eller bredd antingen omöjliggör transport på väg eller kräver orimliga kostnader för att fysiskt dela godset i mindre enheter. Exempel på detta är transformatorer, generatorer, cisterner, hussektioner, panncentraler, industriugnar och vissa entreprenad- och skogsmaskiner.

Inom ramen för vägens faktiska kapacitet, och med beaktande av trafiksäkerheten och framkomligheten, är det rimligt med ett flexibelt regelsystem som möjliggör avsteg från begränsningarna i enskilda fall. Detta ligger i linje med målet för transportpolitiken att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samtidigt måste övriga mål beaktas, särskilt vad gäller trafiksäkerhet och transportkvalitet.

De förutsättningar för dispens som anges i trafikförordningen (1998:1276) är ett uttryck för den avvägning som måste göras. I det sammanhanget är det viktigt att understryka möjligheten att meddela särskilda villkor för transporten. Därigenom kan omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten, framkomligheten, vägens bärighet och miljön, finjusteras och optimeras i varje enskilt fall.

Med hänsyn till vad nu har sagts finns inte anledning till annan bedömning än att det finns situationer när det är väl motiverat att medge dispens men med villkor om eskort för att säkerställa att transporten kan genomföras på ett sådant sätt att trafiksäkerheten inte äventyras och att trafiken i övrigt störs så litet som möjligt. Med eskort förstås i detta sammanhang att transporten genomförs under medverkan av polisman eller annan som har rätt att ge sådana anvisningar för trafiken som sägs i 2 kap. 3 § andra stycket trafikförordningen.

Underlaget i ärendet ger inte anledning till annat antagande än att ansvariga myndigheter hanterar dispensmöjligheten på ett omdömesgillt sätt och att villkor om eskort inte föreskrivs slentrianmässigt utan övervägs noga i varje enskilt fall. Regeringen förutsätter, liksom Rikspolisstyrelsen, att hanteringen även fortsättningsvis görs med beaktande av den restriktivitet som allmänt gäller i fråga om dispenser från gällande bestämmelser.

Sammantaget är det regeringens bedömning att det finns behov av att även i framtiden kunna förena dispenser med krav på eskort.

### 11.3.2 Kan eskortbehovet tillgodoses inom ramen för gällande resurser och bestämmelser?

**Regeringens bedömning:** Polisen saknar resurser för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose behovet av eskort. Möjligheten att ta i anspråk parkeringsvakter kan endast marginellt och regionalt förbättra situationen. Verksamheten är av sådant slag att frågan bör lösas på annat sätt än inom ramen för polisens uppgifter.

**Bedömningen i rapporten:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har ifrågasatt bedömningen i rapporten.

**Skälen för regeringens bedömning:** Eskort av långa, breda och tunga vägtransporter förutsätter att den som utför uppdraget har rätt att ge sådana för andra trafikanters bindande anvisningar som sägs i 2 kap. 3 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276). En sådan uppgift hör till området allmän ordning och säkerhet varför den primärt ankommer på polisen.

Det är uppenbarligen så att polisen generellt sett har betydande svårigheter att avsätta resurser för eskort, vilket har negativa följder såväl för transportsektorn som för polisens verksamhet. När det gäller möjligheten att förordna parkeringsvakter att utföra eskort, sägs i rapporten att det endast är Stockholms kommun som använder sig av den möjligheten. I Polisverksamhetsutredningens delbetänkande Polisverksamhet i förändring (SOU 2002:70), konstaterar utredningen att den möjlighet som finns att låta parkeringsvakter efter utbildning och på uppdrag eskortera långa, breda och tunga transporter inte har utnyttjats i någon större utsträckning trots att det finns ett behov av att avlasta polisen när det gäller denna arbetsuppgift. I utredningen föreslås att polisen från centralt håll bör ge direktiv och instruktioner som innebär att resursen i form av biträde av parkeringsvakter utnyttjas i större utsträckning. Polisverksamhetsutredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utan att nu föregå de överväganden som skall göras med anledning av Polisverksamhetsutredningens betänkande, anser regeringen att det är angeläget att finna en lösning som påtagligt kan avlasta polisen eskortverksamheten utan att kravet på säkerhet eftersätts.

### 11.3.3 En ny lag för att säkerställa att behovet av eskort tillgodoses

**Regeringens förslag:** Det införs en ny lag som innebär att enskilda får förordnas att som vägtransportledare ge anvisningar för trafiken i samband med sådana långa, breda och tunga vägtransporter som är förenade med villkor om eskort.

**Förslaget i rapporten:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har ingen erinran mot det. *Göteborgs kommun* menar i grunden att eskortverksamheten även fortsättningsvis bör utföras av polisen. Eftersom polisens resurser inte räcker till menar kommunen att en reglering av området med godkända eskortörer trots allt är att föredra framför att transporter framförs utan de föreskrivna poliseskorter på grund av resursbrist hos polisen. Enligt kommunen kan även fortsättningsvis poliseskort krävas vid t.ex. mycket breda eller tunga transporter som kräver trafikavstängningar eller körs på vägar med mycket trafik. Även *Svenska kommunförbundet* anser att poliseskort även fortsättningsvis kan krävas i nu nämnda fall.

**Skälen för regeringens förslag:** Frågan om att flytta vissa arbetsuppgifter från polisen till andra myndigheter eller organ har diskuterats under en längre tid. Det har i olika sammanhang påpekats att uppgifter som ligger utanför polisens kärnverksamhet blivit så omfattande och så otydliga i sina avgränsningar att de utgör en belastning för polisorganisationen.

Polisverksamhetsutredningen har i delbetänkandet *Mot ökad koncentration – förändring av polisens verksamhet (SOU 2001:87)*, behandlat frågan om en renodling av polisverksamheten. I utredningen anges tre utgångspunkter som var och en för sig eller tillsammans bör utgöra en förutsättning för att en uppgift även i fortsättningen skall ligga på polisen; allmän ordning och säkerhet, våldsmonopolet och polisens särskilda utbildning och kompetens. Trafikreglering kan enligt utredningen anses vara ett naturligt led i uppgiften att upprätthålla allmän ordning och säkerhet men samtidigt bör sådana uppgifter, som inte fullt ut kräver en polismans utbildning och kompetens, inte förbehållas polisen om det finns andra för ändamålet särskilt utbildade yrkeskategorier.

Det finns flera exempel på yrkesgrupper som har uppgifter som kan hänföras till polisverksamhet i en vidare mening, exempelvis ordningsvakter, skyddsvakter, jakttillsynsmän, naturvårdsvakter och fisketillsynsmän. I övrigt skall nämnas väktare, som inte har någon polisiär befogenhet men åtnjuter det skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken (våld mot tjänsteman, våldsam motstånd m.m.), samt parkeringsvakter.

Gemensamt för dessa yrkesgrupper är att uppgiften kräver ett förordnande – eller godkännande – av myndighet, vanligtvis länsstyrelse men i

vissa fall Rikspolisstyrelsen eller polismyndighet. Vidare förutsätter ett sådant förordnande att en närmare reglerad utbildning genomgått.

Eskort av långa, breda och tunga vägtransporter är en verksamhet som bedöms vara väl lämpad att utföras av personer som – med en reglering motsvarande den för ordningsvakter – efter särskild prövning genom ett förordnande godkänns för uppgiften och ges rätt att meddela anvisningar för trafiken.

Det finns goda skäl att anta, att en sådan ordning kan öka möjligheterna för dem som utför de aktuella transporterna att snabbt och effektivt få tillgång till den personal som behövs för att uppfylla eskortvillkor och att de nuvarande problemen kan reduceras väsentligt. Regeringen anser därför att det bör införas en lag som möjliggör för enskilda att efter förordnande meddela anvisningar för trafiken i samband med långa, breda och tunga vägtransporter. En lämplig benämning på den som förordnas i enlighet med detta är vägtransportledare.

Det skall understrykas att en sådan lag inte påverkar frågan om utformningen av villkoren i ett dispensbeslut. Huruvida det i ett enskilt fall är befogat att ställa ett uttryckligt krav på att eskorten endast får utföras av polisen, ankommer på dispensmyndigheten att avgöra inom ramen för prövningen enligt trafikförordningen (1998:1276). Med hänvisning till vad Göteborgs kommun och Svenska kommunförbundet anfört, utesluter inte heller regeringen att det undantagsvis kan förekomma transporter där det finns skäl att kräva polisens medverkan.

### 11.3.4 Förordnande som vägtransportledare

**Regeringens förslag:** Förordnande som vägtransportledare förutsätter en allmän lämplighet för uppdraget med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter. Vidare krävs viss utbildning samt innehav av körkort med behörighet att köra tung lastbil (C-behörighet). En polisman får inte förordnas som vägtransportledare.

Ett förordnande skall gälla under viss tid, dock längst fem år.

**Förslaget i rapporten:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås dock även krav på lägsta ålder (21 år) och att sökanden skall behärska svenska i tal och skrift för att förordnas som vägtransportledare.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har ingen erinran mot det. *Svenska kommunförbundet* ifrågasätter kravet på körkort med C-behörighet. Förbundet delar uppfattningen i rapporten att det är viktigt att den som utför eskort förstår svårigheterna att manövrera ett dispensfordon, men anser att detta skall kunna gå att uppnå utan krav på högre körkortsbehörighet.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Utbildning*

Eskortuppgiften förutsätter goda kunskaper i gällande trafikregler liksom särskilda kunskaper, såväl fordons- som körtekniskt, om de problem som

kan uppstå under transporter med tunga fordon. Även i fråga om att meddela anvisningar för trafiken finns behov av kunskap. Sammantaget innebär detta att ett förordnande bör förutsätta viss utbildning.

### *Lämpligheten*

Det är rimligt att ställa ett generellt krav på lämplighet för ett förordnande som vägtransportledare, inte minst mot bakgrund av den myndighetsutövning som följer av uppdraget. Den som är dömd för brott kan därvid allmänt anses ha visat sådan brist på omdöme eller följsamhet mot gällande bestämmelser att lämpligheten måste ifrågasättas. Naturligtvis måste beaktas såväl slag av brott som den tid som förflutit sedan brottet begicks.

Det förhållandet att innehav av körkort är ett självständigt krav för ett förordnande som vägtransportledare innebär att sökanden kan förutsättas uppfylla de lämplighetskrav som ställs i körkortslagstiftningen. De kraven sträcker sig av naturliga skäl relativt långt när det gäller trafikbrott – till och med längre än vad som bör krävas enbart med hänsyn till lämpligheten hos en vägtransportledare. En enstaka överträdelse i trafiken, av annat slag än rattfylleribrott, som för körkortshavaren medför en varning eller en återkallelse med kort spärrtid, bör generellt sett inte vara direkt avgörande för lämpligheten hos en vägtransportledare men skall naturligtvis vägas in i bedömningen. Det bör å andra sidan inte komma i fråga att ge avkall på körkortskravet för ett förordnande som vägtransportledare. Rätten att köra bil är ett nödvändigt komplement till den kunskap och kompetens i övrigt som vägtransportledaren behöver för att genomföra sitt uppdrag.

Annan brottslighet än inom trafikområdet bör beträffande vägtransportledaren ha en mer direkt diskvalificerande effekt än vad som är fallet för körkortsinnehav. Utgångspunkten bör vara att en vägtransportledare skall vara ostraffad med avseende såväl på brott enligt brottsbalken som allvarigare brott i övrigt, exempelvis smuggling, narkotikabrott, skattebrott eller dopningsbrott. Naturligtvis måste en bedömning göras i det enskilda fallet och med beaktande av samtliga omständigheter, i första hand brottets svårhetsgrad och karaktär samt den tid som förflutit sedan brottet begicks.

Lämpligheten bör bedömas även utifrån andra förhållanden än begångna brott. Vad som i körkortslagstiftningen benämns opålitlighet i nykterhetshänseende bör även för vägtransportledaren vara ett klart diskvalificerande förhållande. I likhet med vad som sagts ovan om allmän brottslighet, finns dock skäl att med direkt utgångspunkt från en nykterhetsanmärkning bedöma vägtransportledaren strängare än vad som är praxis för körkortsinnehav. Således bör en vägtransportledare inte ha någon sådan anmärkning under de senaste åren för att anses lämplig. En ytterligare omständighet att beakta är om sökanden tidigare varit verksam som vägtransportledare men i praktiskt utförande visat prov på olämplighet eller oförmåga att hantera uppgiften att meddela anvisningar för trafiken.



Det fordon som körs av den som utför eskortuppdraget torde vanligtvis inte kräva högre körkortsbehörighet än B, dvs. personbil. Det fordon som skall eskorteras är nästan uteslutande kombinationer som kräver CE-behörighet, dvs. tung lastbil med tungt släp. I rapporten motiveras kravet på en högre körkortsbehörighet med att vägtransportledaren bör ha kunskap i att köra tunga fordon men att det från bl.a. kostnadssynpunkt inte bör ställas högre krav än C-behörighet, dvs. tung lastbil utan tungt släp.

I den normala situationen ankommer det inte på vägtransportledaren att köra den fordonskombination som eskorteras. I stället är det, som Svenska kommunförbundet anför, uppgiften att dirigera och ge anvisningar för trafiken som är den primära. I den rollen är dock kunskap om tunga fordon i trafik en fördel och ökar vägtransportledarens möjlighet att fullgöra uppgiften på ett bra sätt. För det ändamålet finns enligt regeringens bedömning anledning att ställa krav på innehav av körkort med C-behörighet. Det kravet bör anses uppfyllt även vid innehav av ett i Sverige gällande utländskt körkort med motsvarande behörighet.

#### *Ålderskrav*

När det gäller ett eventuellt ålderskrav följer redan av kravet på innehav av körkort att vägtransportledaren är som lägst 18 år. En C-behörighet är en påbyggnad av den grundläggande B-behörigheten och det torde vara ovanligt att en sådan påbyggnad sker under det första körkortsåret. Det kan också ifrågasättas om en eventuell åldersgräns bör sättas högre än vad som gäller för ordningsvakt (20 år) och polis (20 år under antagningsåret). Sammantaget gör regeringen bedömningen att en åldersgräns inte är nödvändig.

#### *Krav på att behärska svenska språket*

Författningsreglerade krav på att en befattningshavare skall behärska svenska språket i tal och skrift förekommer i mycket begränsad utsträckning. Det torde i stället vara så att i de fall den kunskapen är en förutsättning för uppgiften prövas detta redan i ett tidigare skede, exempelvis i samband med utbildning, vid anställningen eller när det är aktuellt att ingå avtal om uppdraget.

Det är givet att en vägtransportledare måste behärska svenska språket för att på ett säkert sätt kunna ge de anvisningar för trafiken som blir aktuella. Kravet på att vägtransportledaren skall ha körkort med C-behörighet ger en viss garanti för detta eftersom den teoretiska delen av förarprovet är på svenska. Detta gäller dock inte fullt ut eftersom regeringens förslag är att även ett utländskt körkort skall godtas. Den utbildning som vägtransportledaren skall ha – med kunskap i och möjlighet att tillgodogöra sig trafiklagstiftningen – torde inte vara möjlig att klara av utan att behärska svenska språket.

Det finns således mycket som talar för att det faktiska förhållandet kommer att vara att den som ansöker om ett förordnande som vägtransportledare också kan tala och skriva svenska. Regeringens bedömning är att det inte är nödvändigt att ställa upp ett sådant krav i författning.

Enligt 7 § lagen (1994:260) om offentlig anställning får en arbetstagare inte ha s.k. förtroendeskadliga bisysslor, dvs. anställning, uppdrag eller annan verksamhet som kan rubba förtroendet för hans eller någon annan arbetstagares opartiskhet i arbetet eller som kan skada myndighetens anseende. Mycket talar för att en polisman redan av det skälet inte kan förena sin polistjänst med uppdrag som vägtransportledare. På motsvarande sätt som skett i fråga om ordningsvakter, är det dock lämpligt att i lagen uttryckligen undanta polismän från möjligheten att förordnas som vägtransportledare.

#### *Tidsbegränsat förordnande*

Enligt förslaget skall ett förordnande återkallas om vägtransportledaren inte längre uppfyller kravet på lämplighet eller utbildning, se avsnitt 11.3.5. Med utbildning avses det krav på fortbildning som regeringen anser det finns skäl att införa med stöd av bemyndigande, se avsnitt 11.3.12.

Även om det ankommer på berörda myndigheter att i en vidare mening utöva tillsyn över transportledarna, och därmed aktualisera frågan om återkallelse när det finns skäl för det, anser regeringen att ett förordnande bör tidsbegränsas för att säkerställa en förnyad prövning – särskilt med avseende på lämplighetskravet – efter en viss tid.

I rapporten föreslås att giltighetstiden som längst, och som huvudregel, skall vara fem år. Skälet är att fortbildning bör ske med intervall på fem år vilket överensstämmer med de krav som finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- och persontransport<sup>3</sup>. Direktivet skall vara genomfört under 2006 med tillämpning från 2008 och 2009.

Även om det inte finns någon nödvändig koppling mellan tiden för fortbildning och förordnandets giltighetstid, gör regeringen bedömningen att fem år är en väl avvägd tid. I de fall omständigheterna talar för en ny lämplighetsprövning efter kortare tid, bör den möjligheten stå öppen för prövningsmyndigheten.

Ett särskilt förhållande som uppmärksammas i rapporten är om sökanden har ett utländskt körkort vars giltighetstid i Sverige är kortare än fem år. Detta torde endast bli aktuellt i fråga om körkort som är utfärdat i en stat utanför EES. Enligt 6 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) blir nämligen ett sådant körkort ogiltigt i Sverige när innehavaren varit folkbokförd här i landet mer än ett år. Giltighetstiden för ett förordnande som vägtransportledare bör i det fallet samordnas med den tid som körkortet är giltigt i Sverige. I rapporten föreslås en särskild föreskrift om detta. Regeringen anser dock att frågan bör kunna hanteras i det enskilda ärendet och med tillämpning av den föreslagna bestämmelsen om tidsbegränsning.

<sup>3</sup> EGT L 226, 10.9.2003, s.4 (Celex 32003L0059).

**Regeringens förslag:** Ett förordnande som vägtransportledare skall återkallas om vägtransportledaren inte längre uppfyller kravet på lämplighet. Detsamma skall gälla om det annars finns någon särskild anledning till återkallelse.

En vägtransportledare skall också kunna stängas av dels från vidare tjänstgöring om det på sannolika skäl kan antas att förordnandet kommer att återkallas, dels för ett visst uppdrag om han eller hon åsidosätter sina skyldigheter i uppdraget.

En vägtransportledare får inte utföra eskortuppdrag under tid som hans eller hennes körkort är ogiltigt. Detsamma gäller om ogiltigheten är begränsad och omfattar behörigheten C.

**Förslaget i rapporten:** I rapporten föreslås att ett förordnande skall återkallas om förutsättningarna för ett sådant förordnande inte längre föreligger.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har ingen erinran mot det.

**Skälen för regeringens förslag:** Möjligheten att återkalla ett förordnande – och i vissa fall stänga av en vägtransportledare – är rimliga instrument för att åstadkomma rättelse om en vägtransportledare visar sig inte leva upp till de krav som ställs.

Återkallelse bör ske om vägtransportledaren inte längre uppfyller det krav på lämplighet som ställs, se avsnitt 11.3.4. Vidare föreslås att återkallelse skall ske om det annars finns någon särskild anledning. En sådan anledning kan vara att kravet på fortbildning – med utgångspunkt från redovisningen om utbildning i avsnitt 11.3.12 – inte uppfylls. En ytterligare anledning kan vara att vägtransportledarens körkort återkallats utan tidsgräns på grund av medicinska förhållanden som är permanenta – exempelvis vissa syndefekter – och något nytt körkortsinnehav inte kan förutses. Vidare är det rimligt att förordnandet återkallas om vägtransportledaren själv ansöker om det. Även den situationen att vägtransportledaren anställs som polisman bör bedömas som en särskild anledning att återkalla förordnandet.

Möjligheten att stänga av en vägtransportledare från vidare tjänstgöring bör kunna användas som ett tillfälligt förfarande då omständigheterna med styrka talar för att återkallelse kommer att ske. Även i det fall en vägtransportledare under ett visst uppdrag visar prov på bristande förmåga att hantera sina uppgifter, finns säkerhetsmässiga skäl för att omedelbart kunna skilja vägtransportledaren från uppdraget.

En vägtransportledare skall enligt förslaget inneha körkort med lägst behörighet C. Ett körkort kan, enligt 3 kap. 13 § körkortslagen (1998:488), bli ogiltigt på grund av återkallelse eller omhändertagande men också av administrativa orsaker såsom underlåten förnyelse av körkortshandlingen. En vägtransportledare bör inte få vara verksam med eskortuppdrag om han eller hon saknar gällande körkort. Detsamma bör gälla om ogiltigheten är begränsad till C-behörigheten. Hindret bör inträda som en automatisk effekt av att körkortet blir ogiltigt enligt nämnd bestämmelse i körkortslagen. Däremot bör ogiltigheten i sig inte

vara grund för återkallelse av förordnandet som vägtransportledare, vilket innebär att verksamheten kan återupptas på nytt så snart körkortet är giltigt. I det fall ogiltigheten beror av en återkallelse på grund av brott (allmän brottslighet eller trafikbrott) eller opålitlighet i nykterhetskänslighet, uppkommer naturligtvis frågan om det från den utgångspunkten finns anledning att ifrågasätta vägtransportledarens lämplighet och återkalla förordnandet. Mot bakgrund av vad som sägs i avsnitt 11.3.4 bör en körkortsåterkallelse uppfattas som en signal om eventuell olämplighet, men med tyngdpunkten på rattfylleribrott och andra nykterhetsanmärkningar samt allmän brottslighet.

### 11.3.6 Vem skall besluta om förordnande, återkallelse och avstängning?

**Regeringens förslag:** Rikspolisstyrelsen skall pröva frågor om förordnande och om återkallelse av förordnande. Rikspolisstyrelsen skall även pröva frågor om att stänga av en vägtransportledare. I brådsakande fall får en polisman besluta om att stänga av en vägtransportledare för ett visst uppdrag. Ett sådant beslut skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen som omedelbart skall pröva om avstängningen skall bestå.

**Förslaget i rapporten:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har ingen erinran mot det. *Rikspolisstyrelsen* väcker frågan om inte Vägverket skulle kunna förordna vägtransportledare i stället för styrelsen. *Svenska kommunförbundet* menar att polismyndigheten bör kunna förordna kommunala parkeringsvakter som vägtransportledare eftersom de uppdrag som dessa åtar sig torde vara av mer lokal karaktär.

**Skälen för regeringens förslag:** Det är en rimlig utgångspunkt att prövningen av godkännande för viss verksamhet handhas av ett regionalt organ om verksamheten är sådan att den är geografiskt begränsad. Så är fallet i fråga om skyddsvakter, jakttillsynsmän med flera grupper nämnda i avsnitt 11.3.3. Endast ordningsvakter som tjänstgör inom flera polisdistrikt förordnas av en central myndighet (Rikspolisstyrelsen).

Vägtransporter är till sin natur inte geografiskt begränsade. Det finns av den anledningen inte skäl att låta förordnandefrågorna hanteras av regionala organ. Från effektivitets- och rättssäkerhetssynpunkt anser regeringen att det är ändamålsenligt med en hantering på central myndighetsnivå. Valet står då mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket.

För Vägverket talar ett nära samband mellan dispenshanteringen och eskortverksamheten. Regeringen gör dessutom bedömningen att den utbildning som krävs skall bedrivas av Vägverket, se avsnitt 11.3.12. För Rikspolisstyrelsen talar att det i grunden är en polisiär verksamhet som överlämnas till annan och att vägtransportledaren enligt förslaget skall lyda under polismyndigheten i det polisdistrikt där han eller hon befinner sig under uppdraget. Rikspolisstyrelsen får vidare, genom liknande hantering av ordningsvakter i vissa fall, anses ha särskild erfarenhet av dessa frågor.

Sammantaget anser regeringen att Rikspolisstyrelsen är den myndighet som är lämpligast att handha förordnandefrågorna, inklusive återkallelse och beslut om avstängning. Om det exempelvis av trafiksäkerhetsskäl är nödvändigt med ett omedelbart beslut bör även en polisman ha möjlighet att besluta om avstängning för visst uppdrag. Ett beslut om avstängning är, som sägs i föregående avsnitt, av interimistisk karaktär och skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen om det har meddelats av en polisman. Om avstängningen inte redan har upphört skall styrelsen omedelbart pröva om den skall bestå.

Regeringen har för avsikt att inom ramen för arbetet med att renodla polisens verksamhet noggrant följa konsekvenserna av att Rikspolisstyrelsen genom den föreslagna lagen får nya arbetsuppgifter. Det kan därför finnas skäl för regeringen att återkomma i frågan om vilken myndighet som skall ansvara för dessa uppgifter.

### 11.3.7 Allmänna skyldigheter för vägtransportledaren

**Regeringens förslag:** En vägtransportledare skall lyda under polismyndigheten i det polisdistrikt där han eller hon befinner sig under eskortuppdraget och är skyldig att lyda anvisningar som en polisman meddelar.

Vägtransportledaren skall inför varje eskortuppdrag lämna information om transporten till de berörda polismyndigheterna och även i övrigt underrätta berörd polismyndighet om förhållanden som rör vägtransportledarens verksamhet och som bör komma till myndighetens kännedom.

Vägtransportledaren skall innan uppdraget påbörjas kontrollera att transporten får ske med stöd av ett beslut om dispens.

Vägtransportledaren skall sträva efter att ge sådana anvisningar för trafiken att transporten kan utföras utan att annan trafik störs.

**Förslaget i rapporten:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Polismyndighetens förmanskap*

Av 2 § 2 polislagen (1984:387) framgår att det hör till polisens uppgifter att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten. I detta begrepp ingår trafikövervakning som således utgör en del av polisens kärnverksamhet. Den myndighet som en vägtransportledare får utöva innebär visserligen inte en sådan övervakning av trafikanternas beteende, eller kontroll av förarnas behörighet, som normalt förknippas med den polisiära trafikövervakningen. I en vidare mening kan dock vägtransportledarens uppgift att reglera trafiken hänföras till polisiära uppgifter inom trafikområdet. Det faller sig därför naturligt att förmanskapet över en vägtransportledare under dennes tjänsteutövning utövas av polisen.

En viktig förutsättning för att berörd polismyndighet skall kunna utöva sitt förmanskap, och för ett effektivt samarbete mellan vägtransportledaren och polisen, är att myndigheten hålls informerad. Vägtransportledaren bör därför ha en skyldighet att dels informera polisen inför varje eskortuppdrag, dels i övrigt underrätta polisen om sin verksamhet i den utsträckning som bedöms lämplig.

*Kontroll av den aktuella transporten*

Vägtransportledarens rätt att ge anvisningar för trafiken är knuten till att transporten sker med stöd av ett dispensbeslut i fråga om fordonets eller fordonstågets längd, bredd eller vikt, dvs. såväl att dispens meddelats som att den aktuella transporten håller sig inom dispensens räckvidd. I första hand ligger det därför i vägtransportledarens eget intresse att i samband med ett eskortuppdrag förvissa sig om transportens laglighet i detta avseende. Det finns också ett allmänt intresse av en sådan kontroll i syfte att undvika att transporter sker under felaktiga förutsättningar. Regeringen anser därför att det bör åligga vägtransportledaren att kontrollera transporten innan uppdraget påbörjas.

I praktiken handlar det om att vägtransportledaren skall kontrollera att det som har beslutats i fråga om transportens längd, bredd eller vikt samt villkor i övrigt – såsom begränsningar i tiden, angiven färdväg och utmärkning – överensstämmer med de faktiska förhållandena. Om kontrollen visar att transporten saknar stöd i dispensbeslutet innebär det således att vägtransportledaren saknar rätt att ge anvisningar för trafiken och därför inte kan fullfölja uppdraget.

I rapporten föreslås att vägtransportledaren i den situationen skall ha en i lag reglerad skyldighet att frånträda uppdraget. Regeringens bedömning är dock att någon sådan skyldighet inte behöver föreskrivas. Om vägtransportledaren och transportören är överens om att transporten inte uppfyller förutsättningarna i dispensbeslutet och därför inte kan genomföras, uppstår inga problem som behöver lösas i den föreslagna lagen. Utfallet av kontrollen kan å andra sidan vara tvistigt mellan vägtransportledaren och transportören och föranleda diskussioner även om avtalsrättsliga konsekvenser av vägtransportledarens ställningstagande. I det läget får det ankomma på respektive part att utan närmare reglering i den föreslagna lagen bedöma det rättsliga läget och vidta åtgärder i följd av den bedömningen. Det är givet att en vägtransportledare inte skall fullfölja ett eskortuppdrag av en transport som han eller hon bedömer inte kan ske i enlighet med gällande bestämmelser.

*Anvisningar för trafiken*

Det ligger i sakens natur att transporter av nu aktuell beskaffenhet innebär såväl trafiksäkerhetsmässiga risker som – i större eller mindre utsträckning – begränsningar i framkomligheten för annan trafik. Vägtransportledarens primära ansvar är att ge sådana anvisningar för trafiken att kravet på säkerhet uppfylls. Inom ramen för det ansvaret bör väg-

transportledaren sträva efter att övriga trafikanters intresse av framkomlighet inte eftersätts.

Prop. 2003/04:160

### 11.3.8 Hinder att utföra eskortuppdrag på grund av beroendeförhållande?

**Regeringens bedömning:** Någon regel som hindrar en vägtransportledare från att utföra eskortuppdrag på grund av relationen till uppdragsgivaren är inte motiverad.

**Förslaget i rapporten:** En vägtransportledare får inte vara anställd hos den vars fordon eskorteras eller stå i annat liknande beroendeförhållande till denne.

**Remissinstanserna:** *Maskinentreprenörerna* och *Svenska åkeriförbundet* avstyrker förslaget. Ingen annan remissinstans har kommenterat förslaget i denna del. *Maskinentreprenörerna* konstaterar att kompetensen i fråga finns inom transportnäringen och att det därför kan finnas många fördelar med att låta transportföretaget genomföra det totala transportuppdraget. Samtidigt konstaterar *Maskinentreprenörerna* att det är en fara att transportföretag som givits möjlighet att själva få eskortera transporter skulle missbruka sitt mandat för att på så sätt spara kostnader och vinna konkurrensfördelar. Med hänvisning till att förslaget ger myndigheterna långtgående möjligheter att med omedelbar verkan avstånga en vägtransportledare från uppdraget är det enligt *Maskinentreprenörerna* onödigt att ha en bestämmelse om jäv. Dessutom menar *Maskinentreprenörerna* att möjligheterna att kringgå en sådan bestämmelse är uppenbara. *Svenska åkeriförbundet* anför följande. Transportörerna har länge uttalat önskemål om att eskort bör få ske i privat regi och har då förknippat det önskemålet med att få möjlighet att erbjuda transportköparna hela transporten, inklusive eskort inom ramen för det egna företagets resurser. Fördelarna med en sådan ordning är att transportören själv råder över hela logistiken och att man själv tar ansvaret för genomförandet utan att vara beroende av utomstående. Transportföretag som skulle tillåtas genomföra transporten med egen personal skulle ha mycket starka incitament att verkligen följa reglerna med den risk det annars skulle medföra om man förlorar den konkurrensfördelen. Eftersom förordnandet föreslås vara personligt så kan det dras in, vilket naturligtvis stärker integriteten och får antas borga för att transporten genomförs korrekt. Förbundet framhåller att man i Finland sedan länge öppnat för privat eskort utan hinder i form av jävsregler och att man är mycket nöjd med resultatet. Underlaget för kommersiellt utbud av fordonseskort bedöms av förbundet inte räcka för att locka fristående företag att satsa på denna verksamhet.

**Skälen för regeringens bedömning:** Vägverket har som skäl för förslaget i rapporten anført att det kan vara lätt att myndighetsutövningen utförs på enklast möjliga, mest praktiska och billiga sätt för företaget om eskortverksamheten sker inom ramen för den egna verksamheten. Av detta skulle således följa en risk för att uppdraget inte utförs på ett säkert och tillförlitligt sätt.

Enligt regeringens förslag skall den som förordnas som vägtransportledare – på motsvarande sätt som gäller beträffande ordningsvakter –

lyda under polismyndigheten i det distrikt där vägtransportledaren befinner sig under uppdraget. Vägtransportledarnas organisatoriska ställning torde – lika lite som ordningsvakternas – uppvisa en enhetlighet. Flertalet kan visserligen antas komma att vara anställda inom transportföretag men även fristående vägtransportledare torde uppträda på marknaden. Det kan inte heller uteslutas att exempelvis bevakningsföretag låter utbilda personal för denna typ av uppdrag.

En vägtransportledare kommer att befinna sig i en situation då han eller hon har flera lojaliteter. Dels är vägtransportledaren underställd polisen, dels kan han eller hon vara anställd av ett transportföretag eller ett företag som förmedlar eskortuppdrag. I sin egenskap av vägtransportledare skall denne lyda order från polispersonal samtidigt som han eller hon skall beakta sin arbetsgivares intressen. Vidare tillkommer lojaliteten mot den som utför transporten och som således har anlitat vägtransportledaren. Det kan mot denna bakgrund inte uteslutas att det uppkommer lojalitetsproblem och det finns naturligtvis skäl att beakta dessa.

I departementspromemorian Ordningsvakter och väktare (Ds 2003:50), behandlas lojalitetsproblemet beträffande ordningsvakter. I promemorian analyseras möjligheten att samtliga ordningsvakter anställs hos polisen liksom möjligheten att polisen övertar ansvaret för att förmedla ordningsvakter. Båda alternativen avfärdas och i stället föreslås en skyldighet för ordningsvakter att kontakta polisen inför tjänstgöring.

Motsvarande resonemang kan föras beträffande vägtransportledarna – och med samma slutsats, dvs. det finns inte skäl att gå längre än att en vägtransportledare skall underrätta berörda polismyndigheter i anslutning till varje eskortuppdrag. Detta är också vad regeringen föreslår skall ingå i de allmänna åliggandena för vägtransportledaren, se avsnitt 11.3.7. Motsvarande krav finns i Vägverkets förslag i den till lagen anslutande förordningen.

Vad nu har sagts utesluter inte en jävsregel i enlighet med Vägverkets förslag, men det är tveksamt om en sådan regel undanröjer lojalitetsproblemen. Den grundläggande garantin för att uppdraget utförs på ett korrekt och omdömesgillt sätt är den prövning som skall föregå ett förordnande. Därtill kommer att vägtransportledaren primärt skall lyda under polisen och att ett förordnande kan återkallas om det finns skäl för det. Det torde dessutom, som Maskinentreprenörerna påpekar i sitt remissvar, vara förhållandevis enkelt att kringgå en sådan jävsregel som Vägverket föreslår.

Sammantaget gör regeringen bedömningen att det inte finns tillräckligt starkt vägande skäl för en jävsregel enligt Vägverkets förslag. Däremot är det viktigt att verksamheten följs upp. Regeringen utesluter därför inte initiativ i frågan om en uppföljning skulle peka på missförhållanden i detta avseende.

### 11.3.9 Parkeringsvakternas ställning

**Regeringens förslag:** En parkeringsvakt kan förordnas som vägtransportledare enligt de förutsättningar och krav som anges i den föreslagna lagen om vägtransportledare. Bestämmelsen i 8 § lagen



(1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. upphävs. De förordnanden enligt den sistnämnda lagen som gäller vid tiden för upphävandet, skall få fortsätta att gälla under en övergångsperiod på längst fem år.

**Förslaget i rapporten:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås dock en ny bestämmelse i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. med innebörd dels att kommunen kan besluta att parkeringsvakter får tas i anspråk för eskortuppdrag, dels att den föreslagna lagen skall gälla de parkeringsvakter som utför sådana uppdrag.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget. *Göteborgs kommun* menar dock att förslaget bör förtydligas så att det klart framgår dels att förordnandet för en parkeringsvakt att vara vägtransportledare skall återkallas om han eller hon inte längre uppfyller villkoren, dels att återkallelse skall meddelas av kommunen. Kommunen framhåller också, liksom *Svenska kommunförbundet*, vikten av att det klart framgår att en kommun inte är skyldig att tillhandahålla parkeringsvakter för eskortverksamhet. *Maskinentreprenörerna* menar att det kan finnas en risk med kommunala monopol, där kommunerna hänvisar till lokalkännedom som en nödvändighet för att få eskortera dispenstransporter på det kommunala vägnätet. *Svenska parkeringsföreningen* ser positivt på möjligheten att parkeringsvakternas arbetsområde vidgas.

## Skälen för regeringens förslag

### *Rapporten*

Av rapportens förslag till lag om eskorttjänst framgår att den parkeringsvakt som, enligt vad som sägs i 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m., förordnats att ge anvisningar för trafiken skall ha rätt att ge sådana anvisningar vid eskort. Samtidigt föreslås en ny paragraf i lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m. som innebär att bestämmelserna i lagen om eskorttjänst skall vara tillämpliga på parkeringsvakter som utför eskortuppdrag. Ställda mot varandra framstår förslagen som motsägelsefulla. Rapporten i övrigt klargör dock att avsikten är att en parkeringsvakt som avser att utföra eskortuppdrag skall vara förordnad enligt den föreslagna lagen och därvid uppfylla de krav som ställs.

Utgångspunkten för resonemanget i rapporten rörande parkeringsvakternas ställning och befogenheter, liksom för det föreslagna tillägget i lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m., är att det förordnande som kan lämnas enligt 8 § i lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m., inte ger parkeringsvakten någon självständig rätt att ge anvisningar för trafiken.

### *Gällande bestämmelser*

Enligt 7 § lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m. kan kommunen efter samråd med polismyndigheten besluta att parkeringsvakter

får tas i anspråk för att biträda polismän vid fullgörande av trafikövervakningsuppgifter. Enligt 8 § får den myndighet som regeringen bestämmer förordna en parkeringsvakt som utför trafikövervakningstjänst att ge anvisningar för trafiken. Ett sådant förordnande meddelas av polismyndigheten enligt 4 § förordningen (1987:26) om parkeringsvakter i kommuner. Bakgrunden till dessa bestämmelser redovisas i avsnitt 11.2.3. Det är bara parkeringsvakter i Stockholms kommun som har förordnats och det finns för närvarande 47 förordnanden. De gäller tills vidare men enbart inom Stockholms kommun.

I Polisverksamhetsutredningens betänkande SOU 2002:70 har de nämnda bestämmelserna tolkats så, att kommunen och polisen har en möjlighet att komma överens om att parkeringsvakter skall biträda polisen vid trafikövervakning, både vad gäller i förväg beordrade trafikkontroller och andra uppgifter såsom eskortering av transporter för vilka sådan eskort föreskrivits. Utredningen konstaterar dock att förarbetena till 7 § lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m. – prop. 1998/99:91 – inte nämner möjligheten för polisen att ta i anspråk parkeringsvakt för eskort.

Regeringen konstaterar för sin del att det i propositionen över huvud taget inte görs någon koppling mellan 7 och 8 §§. Varje fråga behandlas för sig. Eskortverksamheten berörs endast i anslutning till 8 §, med utgångspunkt från att permanenta den då pågående försöksverksamheten i Stockholms kommun genom att lösa den ekonomiska frågan och att införa en möjlighet för parkeringsvakter att ge anvisningar för trafiken. Vad som sägs beträffande 7 § är fristående från det resonemanget.

Slutsatsen är att det råder viss oklarhet om gällande rätt på detta område. Regeringen menar dock att det i dag är fullt möjligt för parkeringsvakter att, på uppdrag av polisen, självständigt utöva eskortverksamhet efter förordnande att ge anvisningar för trafiken.

#### *Parkeringsvakternas ställning i förhållande till den föreslagna lagen*

Enligt regeringens mening skall fordonseskort som utförs av annan än polisman kräva förordnande enligt den föreslagna lagen. En parkeringsvakt skall därmed inte kunna förordnas för sådan verksamhet med stöd av 8 § lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m. Eftersom den bestämmelsen infördes med avseende på eskortverksamheten, anser regeringen att den har spelat ut sin roll och därför bör upphävas.

Regeringen anser det dock rimligt att ett förordnande som gäller vid tiden för upphävandet skall få fortsätta att gälla i enlighet med sitt innehåll, dock längst i fem år. Stockholms kommun har under beredningen av ärendet förklarat sig inte ha några invändningar mot en sådan lösning.

#### **11.3.10 Överklagande och verkställighet**

**Regeringens förslag:** Rikspolisstyrelsens beslut enligt den nya lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

En polismans beslut om avstängning skall inte få överklagas.

Ett beslut enligt den nya lagen gäller omedelbart om inget annat anges i beslutet.

Prop. 2003/04:160

**Förslaget i rapporten:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten finns dock inget uttryckligt förslag om förbud att överklaga en polismans beslut om avstängning och inte heller något förslag rörande verkställigheten av beslut.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Rikspolisstyrelsen skall enligt förslaget meddela beslut i ärende som avser ansökan om förordnande som vägtransportledare, återkallelse av sådant förordnande och att stänga av en vägtransportledare. Enligt 22 a § förvaltningslagen (1986:223) är huvudregeln att beslut av en förvaltningsmyndighet överklagas till allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten. Regeringen anser att den ordning bör gälla för Rikspolisstyrelsens beslut enligt den nya lagen.

När det gäller en polismans beslut att stänga av en vägtransportledare för visst uppdrag föreslås att Rikspolisstyrelsen omedelbart skall pröva om avstängningen skall bestå. Om avstängningen inte redan upphört när Rikspolisstyrelsen skall pröva frågan, är den enskilde garanterad en överprövning av polismannens beslut. Det finns därför ingen anledning att polismannens beslut skall få överklagas.

Alla beslut som meddelas enligt lagen bör gälla omedelbart, om inget annat sägs i beslutet.

### 11.3.11 Tystnadsplikt

**Regeringens bedömning:** En författningsreglerad tystnadsplikt för vägtransportledare är inte nödvändig.

**Förslaget i rapporten:** I rapporten föreslås en bestämmelse om tystnadsplikt för vägtransportledare beträffande sådana uppgifter om enskilda ekonomiska förhållanden och förhållanden av betydelse för rikets säkerhet, som vägtransportledaren fått kännedom om under uppdraget.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

**Skälen för regeringens bedömning:** I sekretesslagen (1980:100) finns bestämmelser om handlingssekretess och tystnadsplikt i det allmännas verksamhet. En närmare avgränsning av lagens tillämpningsområde görs bl.a. i 1 kap. 6 § där det föreskrivs vilka personer som omfattas av sekretessregleringen. Således gäller ett förbud att röja eller utnyttja en sekretessbelagd uppgift för person som på grund av anställning eller uppdrag hos myndigheten, på grund av tjänsteplikt eller på annan liknande grund för det allmännas räkning deltar eller har deltagit i myndighetens verksamhet och därvid fått kännedom om uppgiften. Behovet av tystnadsplikt för andra personkategorier kan enligt förarbetena till sekretesslagen tillgodoses genom lagstiftning vid sidan av sekretesslagen eller i rent civilrättslig ordning, eventuellt genom avtal om tystnadsplikt.

Ett eskortuppdrag som utförs av polisen kan inte hänföras till den brottsbekämpande verksamheten som avses i 9 kap. 17 § sekretesslagen och inte heller till verksamhet i vilken regeringen kan föreskriva sekretess enligt 8 kap. 6 §. I den mån polisen under ett eskortuppdrag får kännedom om enskilds ekonomiska förhållanden – vilket i sig framstår som mindre sannolikt – omfattas således inte uppgiften av tystnadsplikt enligt sekretesslagen.

Inte heller en vägtransportledare torde annat än undantagsvis få kännedom om förhållanden av sådan karaktär att ett röjande eller utnyttjande av uppgifterna skulle kunna skada transportören eller någon annan enskild. Om det skulle uppkomma behov av konfidentiell behandling torde det kunna lösas civilrättsligt genom att parterna ingår avtal om tystnadsplikt. Regeringen anser inte att det därutöver finns skäl att föreskriva om tystnadsplikt. I det sammanhanget anmärks att särskilt kvalificerade affärs- och driftförhållanden, som en näringsidkare håller hemlig av konkurrensskäl, skyddas genom lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter. Lagen innehåller bestämmelser om straff och om skadestånd.

När det gäller uppgifter som omfattas av 2 kap. 2 § sekretesslagen, den s.k. försvarssekretessen, skall det naturligtvis inte utslutas att en vägtransportledare – utan att omfattas av sekretesslagen – i samband med ett eskortuppdrag får kännedom om uppgifter som avses i bestämmelsen. Den typen av uppdrag torde dock vara mycket ovanliga och även i dessa fall bör det kunna lösas genom överenskommelse om tystnadsplikt. Med beaktande dessutom av bestämmelserna i 19 kap. brottsbalken om brott mot rikets säkerhet, är det regeringens uppfattning att det inte heller i detta avseende finns skäl att föreskriva om tystnadsplikt.

### 11.3.12 Bemyndiganden

**Regeringens förslag:** I lagen ges bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter dels om den utbildning som krävs för ett förordnande, dels om avgifter för sådan utbildning och för ansökan om förordnande, dels om vägtransportledarens utrustning och om utmärkning av vägtransportledarens fordon.

**Regeringens bedömning:** I förordning bör bestämmas de grundläggande utbildningskraven med såväl grundutbildning som fortbildning och att den verksamheten skall bedrivas av Vägverket eller – när det gäller grundutbildningen – den som verket ger tillstånd att bedriva sådan utbildning. Närmare föreskrifter bör beslutas av Vägverket efter samråd med Rikspolisstyrelsen.

**Förslaget i rapporten:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot förslaget. *Svenska kommunförbundet* avstyrker dock förslaget att endast Vägverket skall få bedriva utbildningen och hänvisar till vad som gäller om utbildning för parkeringsövervakning. *Maskinentreprenörerna* menar att det förhållandet att Vägverket ges ett utbildningsmonopol inte är någon kvalitetsgaranti. Enligt Maskinentreprenö-

terna är det fullt möjligt att ge andra än Vägverket möjlighet att bedriva utbildning om Vägverket och Rikspolisstyrelsen gemensamt ställer upp de krav som gäller för utbildningen och samtidigt upprättar en kravspecifikation för de som godkänns för att genomföra utbildningen. *Transportindustriförbundet* konstaterar att eskortverksamheten innefattar myndighetsutövning varför det enligt förbundet är viktigt att de som utför eskort utbildas, förordnas och inspekteras av polismyndigheten.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** I rapporten sägs att utbildningen bör skötas av en myndighet eftersom det bl.a. är fråga om att utbilda för att handha myndighetsutövning. Vidare sägs att Vägverket lämpligen bör stå för utbildningsadministrationen och genomförandet men att polisen bör ha en aktiv roll i själva utbildningen. I rapportens förslag till förordning i anslutning till lagen, sägs att utbildningen skall omfatta såväl grundutbildning som fortbildning.

Regeringen anser att den modell för utbildning som redovisas i rapporten i allt väsentligt är ändamålsenlig. Ansvaret för utbildningen bör således – till skillnad mot vad som gäller enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter i fråga om parkeringsvakter – primärt ankomma på en myndighet. På motsvarande sätt som gäller i fråga om ordningsvakter, regleras detta lämpligast i förordning och i kompletterande myndighetsföreskrifter. Lagen bör därför inte innehålla mer än ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om utbildning. Regeringen har för avsikt att med stöd av bemyndigandet i förordning bestämma dels de grundläggande kraven i utbildningen, dels att utbildningen skall bedrivas av Vägverket eller – såvitt gäller grundutbildningen – av den som verket ger tillstånd att bedriva sådan utbildning. En sådan modell överensstämmer med den som gäller för ordningsvakter och bedöms vara ändamålsenlig även i fråga om vägtransportledare. De närmare föreskrifterna bör beslutas av Vägverket efter samråd med Rikspolisstyrelsen.

På motsvarande sätt som gäller beträffande ordningsvakter bör den myndighet som genomför utbildningen ha rätt att ta ut en avgift som motsvarar myndighetens kostnad för utbildningen. Lagen bör innehålla ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om sådan avgift och om avgift för ansökan om förordnande som vägtransportledare.

I rapporten föreslås också att det meddelas föreskrifter – i förordning och på myndighetsnivå – om vägtransportledarens klädsel och utrustning samt om utmärkning och liknande av det fordon som vägtransportledaren kör. En vägtransportledare bör ha klädsel eller annat kännetecken som utvisar funktion och behörighet utan att det uppstår risk för förväxling med polisens klädsel och kännetecken. Det finns behov även av föreskrifter beträffande utmärkning av vägtransportledarens fordon. Lagen bör därför innehålla bemyndiganden i nu nämnda avseenden.

#### 11.4 Konsekvenser av förslagen

Regeringens förslag innebär att den som utför en transport som kräver eskort skall kunna erhålla den tjänsten på en fri marknad av vägtransportledare. Härigenom ökar transportörens möjlighet att med utgångs-

punkt från egna behov och önskemål – tid, plats och transportlogistik i övrigt – få den eskort som behövs. När det gäller ersättningen för vägtransportledarens uppdrag anser regeringen att den skall bestämmas av parterna i ett avtal på sedvanligt sätt utan någon särskild reglering i författning. Även om ersättningen skulle komma att överstiga vad transportörerna i dag får betala för polisens medverkan, torde den totala transportkostnaden kunna bli lägre än i dag genom den nytta i övrigt som transportören kan dra av förslaget. Inom åkerinäringen är andelen små företag betydande. Hälften av företagen är verksamma med endast ett fordon och närmare 90 procent har högst fem fordon.

För polismyndigheternas del bedöms den avgörande konsekvensen bli att polisresurser frigörs för annan verksamhet. I ekonomiska termer, och med antagandet att den gällande avgiftsnivån för eskortuppdrag i vart fall inte ger något överskott, uppstår en intäktsminskning som motsvaras av den frigjorda resursen.

I rapporten finns ingen uppskattning av hur många vägtransportledare det finns behov av, men med utgångspunkt från att det årliga antalet transporter med krav på eskort kan uppskattas till omkring 1 000, blir det sannolikt fråga om en relativt begränsad krets av vägtransportledare. De uppgifter som ankommer på Rikspolisstyrelsen bedömer regeringen därför som marginella i sammanhanget. De kostnader som uppstår bör finansieras genom att det införs en avgift för en ansökan om förordnande som vägtransportledare.

Vägverkets uppgift kommer i huvudsak att avse utbildningsverksamheten. Verket har redan i dag en väl utvecklad utbildningsadministration genom Vägsektorns utbildningscentrum, VUC. Kostnaderna, såväl för grundutbildningen som för fortbildningen, föreslås finansieras genom en avgift som Vägverket tar ut av varje deltagare.

Rikspolisstyrelsens beslut föreslås kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Överklagandebestämmelsen i den föreslagna lagen om vägtransportledare medför att de allmänna förvaltningsdomstolarna tillförs en ny målgrupp. Den begränsade mängd mål som det kan antas bli fråga om för domstolarnas del torde emellertid rymmas inom domstolsväsendets befintliga ekonomiska ramar.

## 11.5 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

I rapporten görs bedömningen att tiden för genomförandet av det nya systemet, med utveckling av utbildning och nödvändig administration, uppgår till ett halvår. Med beaktande av den tid som behövs för kompletterande föreskrifter i förordning och på myndighetsnivå, anser regeringen att en lämplig tidpunkt för lagens ikraftträdande är den 1 juli 2005.

Till förslaget att upphäva 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m., bör fogas en övergångsbestämmelse som sägs i avsnitt 11.3.9. Bestämmelsen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

### 12.1 Inledning

Författningskommentaren är disponerad på så vis att den följer propositionens avsnittsindelning.

### 12.2 Författningskommentar till lagförslagen som behandlas i avsnitt 9

#### 12.2.1 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

##### 4 kap.

##### 5 §

Paragrafen har redigerats i förtydligande syfte. Den innehåller numera enbart de mer allmänna kraven på den som vill utöva uppsikt under övningskörning.

##### 6 §

Paragrafen är ny och reglerar vad som krävs för att få utöva uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten.

I *första stycket första och andra punkterna* anges de ålders- respektive förarbehörighetskrav som återfinns i nuvarande 4 kap. 5 § 1. I *första stycket tredje punkten* införs ett nytt krav på tid för ett sammanlagt körkortsinnehav om minst tre år under de senaste tio åren för fordon av det slag körningen avser. Vid bedömningen av om detta krav är uppfyllt räknas alla innehavsperioder. Ett avbrott i körkortsinnehavet har därför, i motsats till vid i dag gällande krav på ett obrutet körkortsinnehav, ingen annan betydelse än att någon tid inte räknas.

I *andra stycket* finns bestämmelser om i vilka fall uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten inte får utövas. I *andra stycket första punkten* föreskrivs att en körkortsåterkallelse av där angiven typ under de senaste tre åren förhindrar utövandet av uppsikt. Härvid skall noteras att uppsikt inte får utövas av den som har sitt körkort villkorligt återkallat enligt 5 kap. 12 § körkortslagen i och med att denne dessförinnan har haft körkortet återkallat tills vidare enligt 5 kap. 5 § samma lag. Villkorlig återkallelse kan inte komma i fråga när en återkallelse är slutligt avgjord. I *andra stycket andra punkten* anges att körkortshavaren inte får utöva uppsikt om denne under de senaste tre åren har haft körkortet återkallat på där angivna grunder med en sammanlagd spärrtid som överstiger tre månader. Vid beräkningen av den sammanlagda spärrtiden skall således beaktas samtliga återkallelser inom de senaste tre åren av de slag som anges i punkten och den spärrtid som bestämts efter var och en adderas. Om summan av dessa, eller

längden av en enstaka spärrtid, överstiger tre månader får uppsikt under övningskörning inte utövas.

I *tredje stycket* anges att det med återkallelse i andra stycket även skall förstås återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § körkortslagen. Vidare anges att även giltighetstid som beslutats enligt samma lagrum skall räknas vid avgörandet om den sammanlagda spärrtiden under de senaste tre åren överskridit tre månader. I den sammanlagda spärrtiden kan således exempelvis ingå en spärrtid om en månad och en giltighetstid om två månader. Anledningen till att spärr- och giltighetstider jämföras är att möjliggöra en beräkning dels när länsstyrelsen fattat ett beslut om att ytterligare ingripande inte skall ske enligt 5 kap. 10 § första stycket körkortslagen, dels i de fall styrelsen ännu inte fattat ett sådant beslut. Den sistnämnda situationen kan exemplifieras enligt följande. En körkortshavare har fått körkortet omhändertaget och återkallat tills vidare på grund av en misstänkt hastighetsöverträdelse. Giltighetstiden för beslutet bestäms till två månader. Eftersom körkortshavaren inte godkänner det utfärdade strafföreläggandet kommer ansvarsfrågan att prövas i domstol. Detta sker efter det att giltighetstiden för beslutet har gått ut. Länsstyrelsen har i ett sådant fall inte möjlighet att avgöra körkortsärendet slutligt förrän det finns en lagkraftvunnen dom. Innan så är fallet och ett beslut om ej ytterligare ingripande är fattat vill körkortshavaren, som nu återfått sitt körkort, utöva uppsikt under övningskörning inom Försvarmakten. Vid bedömningen av om denne får utöva sådan uppsikt skall giltighetstiden om två månader beaktas vid prövningen av om den tillåtna sammanlagda spärrtiden överskridits.

Det bör erinras om att i de fall en körkortshavare frias från misstankar skall, som sägs i avsnitt 9.2.1, en därmed sammanhängande giltighetstid inte räknas vid en bedömning av om den sammanlagda spärrtiden överskridits.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

## 7 §

Paragrafen är ny och i den finns bestämmelser om vilka krav som gäller för att godkännas som handledare vid privat övningskörning och att endast handledare får utöva uppsikt under sådan körning. Bestämmelserna om godkännande av handledare har redigerats på så vis att det nu med tydlighet framgår att godkännandet förutsätter uppfyllandet av de specifika krav som anges i *första stycket första till fjärde punkterna*.

I *första styckets första och andra punkter* finns bestämmelser som motsvarar ålders- och körkortskraven i nuvarande 4 kap. 5 § 3. I *första stycket tredje punkten* införs ett nytt krav på tid för ett sammanlagt körkortsinnehav, för fordon av det slag körningen avser, om minst fem av de senaste tio åren. Det minsta sammanlagda körkortsinnehavet som erfordras beräknas på samma sätt som angivits i kommentaren till 6 §. I *första stycket fjärde punkten* uppställs ett krav som enbart gäller vid privat övningskörning för förarbehörigheten B. I ett sådant fall förutsätter ett godkännande som handledare att den presumtive handledaren har genomgått en introduktionsutbildning i sin helhet tillsammans med den som skall övningsköra. Varför utbildningsobligatoriet enbart avser förarbehörighet B har berörts i allmänmotiveringen. Vidare bör noteras



vad som anges om möjligheter till undantag från utbildningsobligatoriet i kommentaren till 10 kap. 1 §.

I *andra stycket* finns en bestämmelse som anger att vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena utgör hinder för godkännande som handledare enligt 7 § första stycket.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

#### 8 §

I paragrafen, som är ny, finns bestämmelser om i vilka fall ett godkännande som handledare upphör att gälla.

Enligt *första stycket* upphör ett godkännande som handledare om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § körkortslagen eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 § samma lag. Bestämmelsen avser att garantera att de hinder för meddelande av godkännande som anges i 7 § andra stycket alltid gäller efter återkallelse av körkort.

Av *andra stycket* följer att länsstyrelsen skall upphäva ett godkännande som handledare på begäran av endera handledaren eller den som övningskör. Något krav på en gemensam begäran är det således inte fråga om.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

#### 9 §

Paragrafen är ny och reglerar givande av tillstånd att bedriva introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

#### 10 §

Paragrafen är ny och reglerar återkallande av tillstånd att bedriva introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

#### 11 §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om tillsynen över introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

**6 kap.**

## 1 §

I *första stycket* införs en hänvisning till de nya paragraferna 4 kap. 6–8 §§.

**8 kap.**

## 2 §

I *första stycket andra meningen* införs en möjlighet att överklaga Vägverkets beslut att inte meddela eller att återkalla tillstånd att bedriva sådan introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

**10 kap.**

## 1 §

I *första stycket* införs en ny *fjärde punkt*. Genom punkten bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva att priset för deltagande i introduktionsutbildning inte får överstiga en viss nivå. Avsikten är visserligen att prissättningen i första hand skall hanteras av marknaden. Möjligheten till prisreglering skall ses mot bakgrund av att utbildningen är ett obligatorium, varför det kan finnas ett behov av att kunna sätta ett pristak i situationer med en icke fungerande marknad. Det bör dock samtidigt nämnas att sanktionen för överskridande av ett eventuellt pristak är offentlighetsrättslig i form av förlust av tillstånd att bedriva utbildning, vilken kan följa efter Vägverkets tillsyn. I sammanhanget kan även noteras att regeringen genom lagrummets andra stycke har möjlighet att meddela undantag från utbildningsobligatoriet, vilket t.ex. kan komma att aktualiseras i vissa glesbygder där utbildning inte kan erbjudas.

De bör också noteras att befintliga bemyndiganden ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer rätt att föreskriva om innehållet i och formerna för introduktionsutbildning samt om utfärdande av bevis om genomgången utbildning. Detsamma gäller föreskrifter om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet och tillsynen över denna.

**Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

De föreslagna reglerna träder ikraft den 1 januari 2005. För att ge Vägverket tid att förbereda auktorisation av utbildare m.m. bör emellertid bestämmelserna i 4 kap. 9–11 §§, 8 kap. 2 § första stycket andra meningen samt 10 kap. 1 § första stycket 4 tillämpas från och med den 1 oktober 2005. Bestämmelsen i 4 kap. 7 § första stycket 4 bör tillämpas från och med den 1 januari 2006.

Bestämmelserna har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

## 12.2.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Prop. 2003/04:160

4§

I *första stycket andra punkten* införs ett krav på minsta sammanlagt körkortskrav motsvarande det som gäller enligt körkortslagen (1998:488). Det minsta sammanlagda körkortsinnehavet som erfordras beräknas på samma sätt som angivits i kommentaren till 4 kap. 6 § körkortslagen.

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke* som hänvisar till vad som föreskrivs i 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen och gör sistnämnda stycke tillämpligt vid meddelandet av godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare.

Att lagrummet inte innehåller någon motsvarighet till 4 kap. 8 § första stycket körkortslagen skall ses mot bakgrund av den lämplighetsprövning som görs enligt 6 § lagen om trafikskolor.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

## 12.3 Författningskommentar till lagförslagen som behandlas i avsnitt 10

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

8 a §

I paragrafen, som är ny, ges bestämmelser om beslut om förskott för överlastavgift, hur förskottet skall beräknas och vem det skall betalas till.

*Första stycket* reglerar att polisman skall besluta om förskott för överlastavgift om den som enligt 7 § lagen (1972:435) om överlastavgift skall påföras överlastavgift inte har hemvist i Norden. Vid polisens bedömning av en fordonsägares hemvist faller det sig naturligt att fordonets registrering får en stark presumtiv verkan. Motbevisning mot denna verkan måste emellertid kunna tillåtas genom att föraren av fordonet eller någon annan visar för polisen att personen som är ansvarig för överlastavgiften har hemvist i något av de länder som finns uppräknade i paragrafen och är undantagna från bestämmelsen om uttag av förskott, trots att fordonet inte är registrerat i det landet.

Vid bedömningen av en fordonsägares hemvist, och även av vem fordonsägaren är, kommer betydelse också att tillmätas det registreringsbevis som en förare, vid färd med ett fordon i internationell vägtrafik i Sverige, är skyldig att medföra enligt 6 kap. 11 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Beviset skall bl.a. visa namn och adress beträffande den person som det har utfärdats för. Enligt sistnämnda paragrafs tredje stycke skall beviset på begäran överlämnas till polisman för kontroll.

Om fordonsägaren har hemvist utanför Norden skall polisman ta ut ett förskott för den överlastavgift som kan förväntas komma att påföras av länsstyrelsen. Något skönsmässigt eller annat utrymme för polismannen att avstå från att ta ut förskottet finns således inte.

I *andra stycket* anges hur förskott för överlastavgift skall beräknas. Polisman skall härvid tillämpa bestämmelserna i 2–5 §§ lagen om överlastavgift och göra en beräkning på platsen för kontrollen av fordonet. Som nämnts i avsnitt 10.2.3 får en polisman vid tillämpningen av bestämmelsen i 5 § *andra stycket* om förhöjd avgift vid upprepade fall av överlastning inhämta relevant information genom kontakt med Länsstyrelsen i Stockholms län. Polisen saknar till skillnad från länsstyrelsen möjlighet att meddela beslut om nedsättning eller eftergift av en överlastavgift. En fordonsägare som anser att han eller hon på grund av särskilda omständigheter bör ursäktas från en överlastavgift får därför som i dag göra gällande sin sak för länsstyrelsen.

I *tredje stycket* finns en bestämmelse om att förskott för överlastavgift skall betalas till polismyndigheten. I avsnitt 10.2.3 har vissa praktiska frågor i samband med betalningen berörts.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

#### 8 b §

Paragrafen är ny. Den reglerar att ett förskott för överlastavgift skall betalas omedelbart och följderna av om så inte sker, dvs. när en polisman skall fatta beslut om hinder av fortsatt färd. Paragrafen anger också huvudregeln för ett sådant besluts giltighet i tiden. För i vilka situationer länsstyrelsen kan upphäva ett beslut om hinder av fortsatt färd hänvisas till kommentaren till 8 d §.

En fråga i aktuellt sammanhang är hur ett beslut om hinder av fortsatt färd enligt första stycket förhåller sig till ett beslut om hinder av fortsatt färd som polisman kan fatta enligt annan författning, t.ex. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276). Eftersom syftet med ett beslut enligt 8 b § är att verkställa en överlastavgift kommer beslutet att gälla så länge betalning av förskott för överlastavgift inte skett. Ett sådant beslut kan alltså hindra fortsatt färd trots att det kan föreligga särskilda skäl för att tillåta fortsatt färd enligt 14 kap. 15 § *andra stycket* trafikförordningen. I en annan situation kan exempelvis överlasten vara så betydande att fortsatt färd av trafiksäkerhetsskäl hindras enligt nämnda lagrum i trafikförordningen, trots att förskottet för överlastavgiften är betalt. För att fortsatt färd skall tillåtas måste alltså samtliga grunder för hinder av fortsatt färd vara undanröjda. I sammanhanget kan också nämnas att när det i 6 § lagen om överlastavgift talas om att en polisman förbjudit fortsatt färd är det enbart ett beslut om hinder av fortsatt färd enligt 14 kap. 15 § *andra stycket* trafikförordningen som avses (jfr. prop. 1972:81 s. 73).

Att trafiksäkerheten måste beaktas vid uppställandet av ett fordon har berörts i avsnitt 10.2.5.

I *första stycket* finns även en bestämmelse som ger polisman möjlighet att underlåta att fatta ett beslut om hinder av fortsatt färd om det föreligger synnerliga skäl. Bestämmelsen är, som angivits i avsnitt 10.2.5, avsedd att tillämpas med stor restriktivitet. Det bör först framhållas att det förhållandet att lasten kan fara illa eller förstöras vid hinder av fortsatt färd i normalfallet inte är ett synnerligt skäl för att underlåta att fatta ett sådant beslut. Inte heller kan en uppgift om betalningssvårigheter på grund av likviditetsproblem eller liknande anses vara ett synnerligt skäl. Däremot kan som ett exempel på vad som utgör

synnerliga skäl nämnas att lasten helt eller delvis utgörs av levande djur vilka skulle fara illa av att den fortsatta färden hindras. Situationen torde vara mycket ovanlig i sig och den lär, om den förekommer, många gånger kunna undvikas genom olika arrangemang och därigenom inte utgöra ett synnerligt skäl. Ett ytterligare exempel på ett synnerligt skäl är att lasten av någon anledning är farlig för omgivningen och att fordonet eller fordonståget inte kan uppställas på ett säkert vis.

Av *andra stycket* följer att ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller till dess att full betalning för förskottet eller den påförda överlastavgiften erläggs. Något ytterligare beslut från polisen är då inte erforderligt. Om länsstyrelsen helt eller delvis nedsätter ett förskott påverkar detta beslutet om hinder av fortsatt färd på så sätt att sistnämnda beslut inte längre gäller när förskottet helt har nedsatts eller, om partiell nedsättning har skett, när det nedsatta beloppet har betalats. Länsstyrelsen kan också, som nämnts inledningsvis, enligt 8 d § i vissa situationer upphäva ett beslut om hinder av fortsatt färd.

#### 8 c §

Paragrafen är ny. I den finns en bestämmelse som anger att ett beslutat förskottsbelopp för överlastavgift utgör ramen för den avgift som länsstyrelsen kan påföra. Regeln är motiverad av såväl verkställighetsmässiga som pedagogiska skäl. Om en trafikant blir avkrävd ett förskott för överlastavgiften av polis på kontrollplats kan trafikanten således i praktiken anse ärendet avslutat genom att betala förskottet.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

#### 8 d §

I paragrafen, som är ny, finns bestämmelser om att en polisens verkställighetsbeslut skyndsamt skall underställas länsstyrelsens prövning. Det regleras också att styrelsen omedelbart skall pröva om ett sådant beslut skall bestå. Vidare ges bestämmelser om länsstyrelsens och polisens handläggning av överlastavgiftsärenden i de fall ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller enligt lagen om överlastavgift. Slutligen införs en bestämmelse om att länsstyrelsen kan upphäva ett beslut om hinder av fortsatt färd efter det att den beslutat i ett ärende om påförande av överlastavgift.

Den beslutsfattande länsstyrelsen kommer nästan uteslutande att vara Länsstyrelsen i Stockholms län eftersom den enligt 8 § lagen om överlastavgift handhar utlandsregistrerade fordon. Det kan emellertid rent teoretiskt tänkas att reglerna om förskott och förbud mot fortsatt färd i något enskilt fall även blir tillämpliga på t.ex. ett fordon registrerat i Sverige om det skulle komma till polisens kännedom att den person som är ansvarig för överlastavgiften har hemvist utanför Norden.

Reglerna i *första och andra styckena* kommenteras i avsnitt 10.2.7. Här kan dock nämnas att bestämmelsen om att länsstyrelsen i vissa fall omedelbart skall pröva om en polisens beslut skall bestå inte betyder att länsstyrelsen behöver inrätta rutiner för prövning utanför vad som kan betecknas som normal kontorstid.

## 8 e §

I paragrafen, som är ny, finns en bestämmelse om återbetalning. Som nämnts i kommentaren till 8 a § har en fordonsägare som anser att han på grund av särskilda omständigheter bör få överlastavgiften nedsatt eller eftergiven att göra gällande sin sak för länsstyrelsen och inte för polisen. Om länsstyrelsen accepterar invändningen kommer styrelsen inte att påföra någon överlastavgift eller endast påföra en reducerad sådan. Det belopp som har erlagts i förskott för överlastavgiften skall i ett sådant fall helt eller delvis återbetalas.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

## 9 §

Mot bakgrund av att 3 § andra stycket fordonsskattelagen (1988:327) har upphävts genom SFS 2002:410 har hänvisningen dit tagits bort.

## 11 §

I paragrafen införs ett nytt *fjärde* stycke med en bestämmelse om att länsstyrelsens beslut enligt 8 d § inte skall gå att överklaga. Överklagandeförbudet har kommenterats i avsnitt 10.2.7.

I *femte* stycket, som också är nytt, anges att polismans beslut om förskott för överlastavgift och hinder av fortsatt färd inte får överklagas. Överklagandeförbuden har kommenterats i avsnitt 10.2.2 respektive 10.2.5.

### **Ikraftträdandebestämmelser**

De förslagna bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

### **12.3.2 Förslag till ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter**

## 1 §

Paragrafen har berörts i avsnitt 10.3.

### **Ikraftträdandebestämmelser**

De förslagna bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

### 12.4.1 Förslaget till lag om vägtransportledare

#### Allmän bestämmelse

##### 1 §

I paragrafen anges lagens innehåll.

De flesta av bestämmelserna i lagen behandlar förordnandet av vägtransportledare. Dessa bestämmelser reglerar vilka krav som ställs på den som skall förordnas som vägtransportledare (5 §), möjligheten att återkalla ett förordnande (11 §) samt andra hinder för vägtransportledaren att utöva verksamheten (12–14 §§). Lagen innehåller dessutom en bestämmelse som ger en vägtransportledare rätt att ge anvisningar för trafiken (4 §) samt bestämmelser om vilka allmänna skyldigheter vägtransportledaren har (7–10 §§).

#### Definitioner

##### 2 §

I paragrafen definieras det i lagen använda begreppet *långa, breda och tunga vägtransporter*. De föreskrifter om fordons och fordonstågs längd, bredd och vikt som avses i paragrafen finns huvudsakligen i 4 kap. 12–17 §§ trafikförordningen (1998:1276). Med stöd av 13 kap. 3 § första stycket trafikförordningen kan en kommun medge dispens från dessa bestämmelser om dispensen rör endast kommunen. Om dispensen rör mer än en kommun prövas frågan av den statliga vägghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas. En närmare beskrivning av trafikförordningens bestämmelser om fordons längd, bredd och vikt, lokala trafikföreskrifter samt om möjligheten att ge dispens från bestämmelserna finns i avsnitt 11.1.3.

Eftersom det är olämpligt att i en lag hänvisa till föreskrifter i en förordning har hänvisningen i paragrafen i stället gjorts till 1 § första stycket 8 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer som innehåller det bemyndigande som trafikförordningens bestämmelser stöder sig på.

Begreppen fordon och fordonståg som används i paragrafen definieras i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med *fordon* avses en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas enligt definitionen in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon. Med *fordonståg* avses enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.

I paragrafen definieras det i lagen använda begreppet eskort.

### **Anvisningar för trafiken**

#### 4 §

Av paragrafen framgår att en vägtransportledare har rätt att i samband med långa, breda och tunga vägtransporter ge anvisningar för trafiken. En ytterligare förutsättning är dock att det i dispensbeslutet har angetts som ett särskilt villkor att transporten skall utföras med eskort.

Dispensbeslut brukar som huvudregel förenas med villkor om eskort när fordonets eller lastens bredd överstiger 450 centimeter eller om längden överstiger 35 meter. I fråga om tunga transporter förenas dispensen normalt med ett villkor om eskort när en bro skall passeras och vikten uppgår till 100 ton eller mer. En utförlig beskrivning av dispenssystemet finns i avsnitt 11.1.4.

De anvisningar som vägtransportledaren får ge kan rikta sig till såväl föraren av det fordon som eskorteras som till andra trafikanter. Av 2 kap. 3 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) följer att trafikanter är skyldiga att följa anvisningar av den som av en myndighet har förordnats att ge anvisningar för trafiken. Regeringen har för avsikt att i den paragrafen tydliggöra att trafikanter är skyldiga att följa anvisningar som ges av en vägtransportledare.

### **Förordnande som vägtransportledare**

#### 5 §

I paragrafens *första stycke* anges de krav som skall vara uppfyllda för att någon skall förordnas som vägtransportledare.

Enligt *första punkten* skall den sökande ha genomgått en särskild utbildning. Närmare bestämmelser om utbildningen får enligt bemyndigandet i 17 § 1 meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Utbildningen skall syfta till att ge vägtransportledaren goda kunskaper i gällande trafikregler samt särskilda kunskaper om de problem av fordons- och körteknisk karaktär som kan uppstå under dispenstransporter. Vidare skall utbildningen syfta till att ge sådana kunskaper som behövs för att ge anvisningar för trafiken. I avsnitt 11.3.12 beskrivs närmare hur regeringen anser att utbildningen bör läggas upp.

Av *andra punkten* följer att sökanden med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter skall vara lämplig för uppdraget som vägtransportledare. Vid bedömningen av sökandens lämplighet med hänsyn till laglydnad måste beaktas dels vilken typ av brottslighet han eller hon eventuellt har gjort sig skyldig till, dels hur lång tid som har förflutit sedan brottet begicks. Ju längre tid som har förflutit desto mindre anledning finns det att beakta brottet vid bedömningen.

När det gäller typen av brottslighet bör inte all slags brottslighet innebära att den sökande anses som olämplig. I fråga om trafikbrott skall uppmärksammas att innehav av körkort är ett självständigt krav för ett förordnande vilket innebär att sökanden uppfyller de, i sammanhanget relativt långtgående, lämplighetskrav som ställs upp i körkortslagstiftningen. En enstaka trafikförseelse, av annat slag än rattfylleribrott, som



för körkortsinnehavaren medför en varning eller en återkallelse med kort spärrtid, bör generellt sett inte vara direkt avgörande för lämpligheten som vägtransportledare. Förseelsen måste dock naturligtvis vägas in i lämplighetsbedömningen. Såväl brott enligt brottsbalken som andra allvarigare brott som t.ex. narkotikabrott, smuglingsbrott, skattebrott och dopningsbrott bör leda till att sökandens lämplighet ifrågasätts. Naturligtvis måste det alltid göras en bedömning i det enskilda fallet.

Uppgifter om den som genom dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande om ordningsbot har ålagts påföljd för brott, finns i det belastningsregister som Rikspolisstyrelsen för enligt lagen (1998:620) om belastningsregister. Enligt 10 § förordningen (1999:1134) om belastningsregister har bl.a. Rikspolisstyrelsen rätt att få fullständiga uppgifter ur registret i ärenden där en lämplighetsprövning skall göras.

Även andra förhållanden än brott skall beaktas vid lämplighetsprövningen. Ett sådant är sökandens pålitlig i nykterhetskänslighet. Omhändertagande enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m., antecknas i vägtrafikregistret enligt 2 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Ett ytterligare förhållande som bör beaktas är om sökanden tidigare varit verksam som vägtransportledare och då visat prov på olämplighet eller oförmåga att hantera uppgiften.

Av *tredje punkten* följer att sökanden skall inneha körkort med behörigheten C eller likvärdigt utländskt körkort som är gällande i Sverige. Behörigheten C ger enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) rätt att köra bl.a. tung lastbil, dvs. en lastbil med en totalvikt över 3,5 ton. Körkort med behörigheten C får enligt 3 kap. 6 § körkortslagen utfärdas endast för den som har körkort med behörighet B och därigenom har rätt att köra personbil och lätt lastbil. Genom kravet på innehav av körkort med behörigheten C säkerställs att vägtransportledaren har kunskap om tunga fordon i trafik.

Enligt *andra stycket* får den som är anställd som polisman inte förordnas som vägtransportledare. En motsvarande bestämmelse finns beträffande förordnande av ordningsvakt i 1 § lagen (1980:578) om ordningsvakter. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.3.4.

## 6 §

I *första stycket* klargörs att det är Rikspolisstyrelsen som meddelar förordnanden av vägtransportledare. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.3.6.

Enligt *andra stycket* skall ett förordnande gälla för viss tid, dock längst fem år. Genom att tidsbegränsa förordnandena säkerställs att en förnyad prövning sker efter en viss tid. Normalt bör giltigheten av ett förordnande begränsas till fem år. Det kan dock i särskilda fall bli aktuellt med kortare giltighetstid. Som exempel kan nämnas att någon med ett körkort utfärdat i ett land utanför EES förordnas som vägtransportledare. Eftersom ett sådant körkort enligt huvudregeln i 6 kap. 2 § andra stycket körkortslagen (1998:488) blir ogiltigt när innehavaren har varit folkbokförd här i mer än ett år, bör i ett sådant fall förordnandet som vägtransportledare begränsas till den tid körkortet är giltigt i Sverige. Det kan vidare tänkas att sökanden själv begär att förordnandet skall begränsas till kortare tid än fem år.

### 7 och 8 §§

Paragraferna har utformats med 6 och 7 §§ lagen (1980:578) om ordningsvakter som förebild. Bestämmelsen i 7 § innebär att vägtransportledaren i sin verksamhet är underställd polisen. För att polisen vid behov skall kunna utöva sitt förmanskap är vägtransportledaren enligt 8 § skyldig att hålla berörd polismyndighet underrättad, dels om varje enskilt eskortuppdrag, dels om förhållanden som bör komma till myndighetens kännedom. Genom underrättelseskyldigheten skapas också grunden för ett effektivt samarbete mellan vägtransportledaren och polisen. Bestämmelserna behandlas i avsnitt 11.3.7.

### 9 §

Enligt paragrafen har vägtransportledaren en skyldighet att innan eskortuppdraget påbörjas kontrollera att transporten uppfyller förutsättningarna för ett lagligt framförande med avseende på längd, bredd eller vikt. I praktiken handlar det om att vägtransportledaren skall kontrollera att det som har beslutats i fråga om transportens längd, bredd eller vikt samt villkor i övrigt – såsom begränsningar i tiden, angiven färdväg och utmärkning – överensstämmer med de faktiska förhållandena. Om kontrollen visar att transporten inte har stöd i dispensbeslutet följer av 4 §, i jämförelse med definitionen av långa, breda och tunga vägtransporter i 2 §, att vägtransportledaren saknar rätt att ge anvisningar för trafiken och därför inte kan fullfölja uppdraget.

Det torde inte vara några problem att fastställa transportens längd eller bredd. En viktbegränsning kan däremot vara svårare att kontrollera och något krav på att vägtransportledaren skall utföra en regelrätt vägning kan inte ställas. Skyldigheten får i stället begränsas till en kontroll av de uppgifter och den dokumentation som transportören tillhandahåller i fråga om fordons- och lastvikter. Sådana uppgifter kan förutsättas finnas tillgängliga eftersom de legat till grund för det aktuella dispensbeslutet. Det förekommer dock att nyare fordon är utrustade med en egen mätutrustning som relativt enkelt kan användas för viktkontroll. Om så är fallet får det ankomma på vägtransportledaren att använda den möjligheten, eventuellt i förening med en kontroll av transportörens uppgifter och dokumentation.

Vägtransportledarens skyldighet enligt paragrafen omfattar inte kontroll av fordon eller last i andra avseenden än de som är knutna till dispensbeslutet.

### 10 §

Enligt paragrafen skall vägtransportledaren sträva efter att ge sådana anvisningar för trafiken att transporten kan utföras utan att annan trafik störs. Detta innebär att vägtransportledaren skall beakta såväl trafikssäkerheten som framkomligheten för trafiken när anvisningarna ges.

## Återkallelse av förordnande m.m.

### 11 §

I paragrafen finns bestämmelser om när ett förordnande av vägtransportledare får återkallas. Enligt *första meningen* skall förordnandet återkallas om vägtransportledaren inte längre med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget. Det är samma typ av brottslighet och övriga omständigheter som kan leda till ett negativt beslut på en ansökan om förordnande som skall ligga till grund för en återkallelse. Angående lämplighetsbedömningen inför ett förordnande, se kommentaren till 5 §.

Som framgår av avsnitt 11.3.12 har regeringen för avsikt att med stöd av bemyndigandet i 17 § 1 införa krav på fortbildning för transportledarna. Om en vägtransportledare inte genomgår sådan fortbildning kan hans eller hennes förordnande återkallas med stöd av paragrafens *andra mening*. En återkallelse med stöd av andra meningen blir också aktuell om vägtransportledaren själv begär att förordnandet skall återkallas eller om vägtransportledaren anställs som polisman. Dessutom kan det bli aktuellt att återkalla ett förordnande med stöd av denna bestämmelse om vägtransportledarens körkort återkallas utan tidsgräns på grund av medicinska förhållanden som är permanenta. Däremot skall ett förordnande inte återkallas enbart därför att körkortet återkallats, t.ex. på grund av en trafikförseelse. Detta utesluter naturligtvis inte att det förhållande som föranlett körkortsingripandet kan vara sådant att förordnandet skall återkallas med stöd av bestämmelsen i paragrafens första mening. Under den tid körkortet är ogiltigt får vägtransportledaren enligt 14 § inte utöva eskortverksamhet.

Bestämmelserna om återkallelse av ett förordnande som vägtransportledare behandlas i avsnitt 11.3.5.

## 12 §

Paragrafen har utformats med 9 § andra stycket lagen (1980:578) om ordningsvakter som förebild. Av *första stycket* följer att Rikspolisstyrelsen skall stänga av den vägtransportledare vars förordnande på sannolika skäl kommer att återkallas. Om Rikspolisstyrelsen gör bedömningen att det föreligger sannolika skäl för återkallelse måste således styrelsen besluta att stänga av vägtransportledaren. Något utrymme för en skönsmässig bedömning finns inte i den situationen.

En avstängning enligt första stycket innebär att vägtransportledaren stängs av från vidare tjänstgöring, medan en avstängning enligt *andra stycket* endast avser det enskilda uppdraget och på den grunden att vägtransportledaren åsidosätter sina skyldigheter, exempelvis vad som sägs i 7–10 §§ eller i föreskrifter om klädsel, utrustning eller utmärkning av fordon som har meddelats med stöd av 17 § 3 och 4. Till skillnad mot första stycket finns i andra stycket utrymme för en skönsmässig bedömning av om omständigheterna är så allvarliga att det finns skäl att besluta om avstängning.

## 13 §

Med stöd av bestämmelsen i *första meningen* kan en enskild polisman i brådskande fall när trafiksäkerheten är i omedelbar fara eller det finns risk för annan avsevärd olägenhet, stänga av en vägtransportledare från ett visst uppdrag. Exempel på detta kan vara att vägtransportledaren är påverkad av sådana förhållanden som sägs i 3 kap. 1 § trafikförordningen

(1998:1276), dvs. sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol eller andra stimulerande eller bedövande ämnen. En annan situation kan vara att vägtransportledaren vägrar lyda en polismans anvisningar med uppenbara risker som följd. Denna avstängning kan ses som ett interimistiskt beslut och skall därför enligt *andra meningen* skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen som har att omedelbart pröva om avstängningen skall bestå.

Bestämmelsen har utformats med 9 § tredje stycket lagen (1980:578) om ordningsvakter som förebild.

#### 14 §

Enligt 5 § första stycket 3 får endast den som innehar körkort med behörigheten C eller likvärdigt utländskt körkort som är gällande i Sverige, förordnas som vägtransportledare. För det fall körkortet – eller enbart behörigheten C – blir ogiltigt, t.ex. om körkortet återkallas på grund av att innehavaren gör sig skyldig till en trafikförseelse, får vägtransportledaren under den period körkortet är ogiltigt inte utöva eskortverksamhet och ge anvisningar för trafiken. En sådan ogiltighet leder dock inte i sig till att förordnandet som vägtransportledare skall återkallas. Däremot kan naturligtvis det förhållande som föranlett körkortsingripandet vara sådant att vägtransportledaren inte längre anses vara lämplig för uppdraget och att förordnandet därför skall återkallas, se vidare kommentaren till 11 §. Av kommentaren till 11 § framgår vidare att återkallelse av förordnandet som vägtransportledare kan bli aktuellt om körkortet återkallas utan tidsgräns på grund av medicinska förhållanden som är permanenta.

När en vägtransportledares körkort blir giltigt på nytt efter en ogiltighet kan vägtransportledaren återuppta sin verksamhet och ge anvisningar för trafiken utan att något beslut om detta behöver fattas.

### Överklagande

#### 15 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka beslut som får överklagas. Samtliga beslut som Rikspolisstyrelsen fattar med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta gäller alltså beslut angående förordnande som vägtransportledare enligt 5 §, beslut om återkallelse av ett förordnande enligt 11 §, beslut om avstängning enligt 12 § samt beslut om att en av polisman beslutad avstängning skall bestå enligt 13 §.

De beslut att stänga av en vägtransportledare som en polisman får meddela får dock inte överklagas. Dessa beslut skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen som har att omedelbart pröva om avstängningen skall bestå. Det sistnämnda beslutet av Rikspolisstyrelsen går som tidigare nämnts att överklaga hos allmän förvaltningsdomstol.

### Verkställighet

#### 16 §

I paragrafen klargörs att beslut som meddelas enligt lagen – i fråga om såväl förordnande som återkallelse och avstängning – skall gälla omedelbart, om inget annat sägs i beslutet.

## 17 §

Genom paragrafen klargörs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter som går utöver verkställighetsföreskrifter eller föreskrifter inom ramen för restkompetensen enligt 8 kap. 13 § regeringsformen.

Med stöd av *tredje punkten* får bestämmelser meddelas som innebär att vägtransportledarens klädsel eller andra kännetecken skall utvisa vägtransportledarens funktion och behörighet utan att det uppstår risk för förväxling med polisens klädsel och kännetecken. Med stöd av *fjärde punkten* får liknande bestämmelser meddelas beträffande de fordon som används av vägtransportledaren vid eskort.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 11.3.12.

#### **12.4.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.**

Ändringen, som behandlas i avsnitt 11.3.9, innebär att 8 § upphävs. Enligt paragrafen får den myndighet som regeringen bestämmer förordna parkeringsvakt som utför trafikövervakningstjänst att ge anvisningar för trafiken. Enligt 4 § förordningen (1987:26) om parkeringsvakter i kommuner är det polismyndigheten som meddelar sådant förordnande. Syftet med bestämmelsen var att parkeringsvakterna självständigt skulle kunna utföra eskort av långa, breda och tunga transporter och under eskorten ge anvisningar för trafiken. Parkeringsvakter kommer att kunna förordnas som vägtransportledare med stöd av lagen om vägtransportledare och då få de befogenheter som följer av den lagen. Paragrafen har därför spelat ut sin roll.

Övergångsvis skall de förordnanden som har meddelats enligt 8 § fortsätta att gälla i enlighet med sitt innehåll, dock längst i fem år.

## Sammanfattning av promemorian Förslag till ändringar i körkortslagen (1998:488) och lagen (1998:493) om trafikskolor

I promemorian föreslås ändrade regler i körkortslagen (1998:488) för handledare vid privat övningskörning. För att ge handledaren och den som skall övningsköra bl.a. ökad färdighet och vägledning lämnas ett förslag om obligatorisk introduktionsutbildning vid privat övningskörning för förarbehörigheten B. Handledaren skall inför körningen ha genomgått en sådan utbildning tillsammans med den som skall övningsköra. Utbildning skall få bedrivas av fysiska eller juridiska personer efter tillstånd av Vägverket. Verket skall utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall bemyndigas att föreskriva att priser för deltagande i utbildningen inte får överstiga en viss nivå.

Vidare föreslås en uppmjukning av dagens krav på att handledaren skall ha ett mycket långt obrutet körkortsinnehav. Istället för det gällande kravet på ett femårigt obrutet körkortsinnehav införs ett krav på att handledaren skall ha och ha haft ett körkort för fordon av det slag körningen avser under sammanlagt minst fem år. Det föreslås också att denne, för att godkännas som handledare, under de senaste tre åren inte skall ha haft sitt körkort återkallat enligt 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6 körkortslagen eller återkallat enligt 5 kap. 3 § 2–4 samma lag med en sammanlagd spärrtid som överstiger tre månader. Med återkallelse skall i detta sammanhang även förstås återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § körkortslagen och med spärrtid även förstås giltighetstid som beslutats enligt samma lagrum. Motsvarande ändringar görs i reglerna om övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten respektive om godkännande av trafiklärare och utbildningsledare i lagen (1998:493) om trafikskolor. I båda dessa fall gäller dock att tiden för sammanlagt körkortsinnehav skall vara minst tre istället för minst fem år. Härtill föreslås vissa redaktionella ändringar i 4 kap. 5 § körkortslagen.

Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488) dels att 4 kap. 5 §, 6 kap. 1 §, 8 kap. 2 § och 10 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas fem nya paragrafer, 4 kap. 6–8 §§ och 10 kap. 1 a–b §§ samt närmast före 4 kap. 1 och 5 §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

***Krav för övningskörning***

***Uppsikt under övningskörning***

**4 kap.**

**5 §**

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. *Sådan uppsikt får utövas endast av*

1. *den som fyllt 21 år och sedan minst tre år har körkort för fordon av det slag körningen avser, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten,*

2. *utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,*

3. *den som fyllt 24 år och sedan minst fem år har körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser samt har godkänts som handledare för den som övningskör, om övningskörningen sker i andra fall.*

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser *samt*

1. *är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,*

2. *uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten,*

3. *har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall.*

**6 §**

*Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 2 får utövas endast av den som har*

1. *fyllt 21 år,*

2. *körkort för fordon av det slag körningen avser, och*

3. *haft ett sådant körkort som*

avses i 2 under sammanlagt minst tre år.

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 2

*Bestämmelser om hinder att utöva uppsikt enligt första stycket finns i 8 § första stycket.*

## 7 §

*Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 3 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som har*

- 1. fyllt 24 år,*
- 2. körkort för fordon av det slag körningen avser,*
- 3. haft ett sådant körkort som avses i 2 under sammanlagt minst fem år, och*
- 4. genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som skall övningsköra för förarbehörigheten B.*

*Bestämmelser om hinder att meddela godkännande enligt första stycket finns i 8 § andra stycket.*

*Ett godkännande som handledare upphör att gälla om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §.*

## 8 §

*Uppsikt under övningskörning enligt 6 § får inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt*

- 1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller*
- 2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtiden som bestämts enligt 5 kap. 6 § under denna tid överstiger tre månader.*

*Ett godkännande som handledare enligt 7 § får inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren varit återkallat på sätt som sägs i första stycket.*

*Med återkallelse avses i första stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med*



## **6 kap.**

### **1 §**

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4 *eller* 5 §.

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4–8 §§.

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

## **8 kap.**

### **2 §<sup>1</sup>**

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 *och beslut att inte ge eller återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 a §* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

## **10 kap.**

### **1 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:216.

2. länsstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen.

2. länsstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

4. att priser för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga viss nivå.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

#### **1 a §**

*Introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4, får endast bedrivas efter tillstånd av Vägverket.*

*Vägverket får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.*

*Vägverket får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran*

#### **1 b §**

*Vägverket skall utöva tillsyn över sådan introduktionsutbildning som anges i 1 a § första stycket.*

*Tillsynen skall omfatta vad som anges i 1 a § andra stycket och att föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 1 § iakttas.*

*Den som bedriver utbildning skall på begäran av Vägverket lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005. De nya bestämmelserna om introduktionsutbildning i 4 kap. 7 § första stycket 4, 8 kap. 2 § första stycket samt 10 kap. 1 § första stycket 4 och 1 a–b §§ skall dock tillämpas för tid från och med den 1 januari 2006.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 §<sup>1</sup>**

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. sedan minst tre år ha ett körkort med förarbehörighet B, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämföras körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. ha ett körkort med förarbehörighet B och under sammanlagt minst tre år ha haft ett körkort med sådan behörighet, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Bestämmelser om hinder att meddela godkännande enligt första stycket finns i 4 kap. 8 § andra stycket körkortslagen (1998:488). Det som sägs där gäller då godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare.*

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämföras körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:218.

## Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 3

Justitieombudsmannen, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Skåne Län, Länsrätten i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Skolverket, Myndigheten för skol-utveckling, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svenska kommunförbundet, Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Sveriges trafikskolors riksförbund, Motormännens riksförbund, Bil Sweden, Sveriges motorcyklisters centralorganisation, Motorförarnas helnykterhetsförbund.

## Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

*dels* att 4 kap. 5 §, 6 kap. 1 §, 8 kap. 2 § och 10 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas fem nya paragrafer, 4 kap. 6–8 §§ samt 10 kap. 1 a och b §§, samt närmast före 4 kap. 5 § en ny rubrik av följande lydelse,

*dels* att det närmast före 4 kap. 1 § skall införas en ny rubrik som skall lyda ”Krav för övningskörning”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

***Uppsikt under övningskörning*****4 kap.****5 §**

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. *Sådan uppsikt får utövas endast av*

1. *den som fyllt 21 år och sedan minst tre år har körkort för fordon av det slag körningen avser, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarmakten,*

2. *utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,*

3. *den som fyllt 24 år och sedan minst fem år har körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser samt har godkänts som handledare för den som övningskör, om övningskörningen sker i andra fall.*

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser *samt*

1. *är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,*

2. *uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarmakten, eller*

3. *har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall.*

**6 §**

*Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten får utövas endast av den som*

*1. fyllt 21 år,*

2. har körkort för fordon av det slag körningen avser, och

3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

## 7 §

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 3 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

1. fyllt 24 år,

2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,

3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och

4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som skall övningsköra för förarbehörigheten B.

Ett godkännande som handledare upphör att gälla om

1. handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §,

2. handledaren eller den som övningskör begär det.

## 8 §

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller

2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtiden som bestämts enligt 5 kap. 6 § under denna tid överstiger tre månader.

Ett godkännande som handledare enligt 7 § får inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren varit återkallat på det sätt som sägs i första stycket.

Med återkallelse avses i första stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som

**6 kap.**

**1 §**

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4 *eller* 5 §.

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4–8 §§.

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

**8 kap.**

**2 §<sup>1</sup>**

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 *och beslut enligt 10 kap. 1 a § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller att återkalla ett sådant tillstånd* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

**10 kap.**

**1 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,
2. länsstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,
3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:216.



4. att priser för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga viss nivå.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.  
Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

#### **1 a §**

*Introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 får endast bedrivas efter tillstånd av Vägverket.*

*Vägverket får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.*

*Vägverket får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.*

#### **1 b §**

*Vägverket skall utöva tillsyn över sådan introduktionsutbildning som anges i 1 a § första stycket.*

*Tillsynen skall omfatta vad som anges i 1 a § andra stycket och att föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 1 § iakttas.*

*Den som bedriver utbildning skall på begäran av Vägverket lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005. Bestämmelserna i 8 kap. 2 § första stycket samt 10 kap. 1 §, 1 a och 1 b §§ skall tillämpas från och med den 1 oktober 2005. Bestämmelsen i 4 kap. 7 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 januari 2006.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 §<sup>1</sup>**

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. *sedan* minst tre år ha ett körkort med förarbehörighet B, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämföras körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. ha ett körkort med förarbehörighet B *och under sammanlagt* minst tre *av de senaste tio åren haft ett körkort med sådan behörighet*, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Vad som sägs i 4 kap. 8 § andra stycket körkortslagen (1998:488) om hinder mot att meddela godkännande tillämpas även i fråga om godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare.*

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämföras körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:218.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-05-06

**Närvarande:** f.d. justitierådet Staffan Magnusson, justitierådet Nina Pripp och regeringsrådet Bengt-Åke Nilsson.

Enligt en lagrådsremiss den 22 april 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnessakkunnige Tomas Eurenus.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

## **Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)**

Lagrådsremissen innehåller förslag till nya bestämmelser om uppsikt under övningskörning och om obligatorisk introduktionsutbildning inför privat övningskörning för förarbehörigheten B.

Lagrådet har i stort sett ingen erinran mot förslagens innehåll i sak men anser att det skulle vinna i överskådlighet och tydlighet om vissa ändringar av redaktionell karaktär görs. Lagrådets förslag i den delen innebär i huvudsak följande. Bestämmelserna om kraven på den som utövar uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten sammanförs i 4 kap. 6 §. Motsvarande bestämmelser för handledare vid privat övningskörning samlas i 4 kap. 7 §. Bestämmelserna i 4 kap. 7 § andra stycket om när ett godkännande som handledare upphör att gälla förs till en särskild paragraf, 4 kap. 8 §. Vidare flyttas de bestämmelser som rör den obligatoriska introduktionsutbildningen för handledare vid privat övningskörning från 10 kap. 1 a och 1 b §§ till 4 kap. 9 – 11 §§.

I andra stycket av den föreslagna 4 kap. 7 § har tagits in bl.a. en bestämmelse om att ett godkännande som handledare upphör att gälla, om handledaren eller den som övningskör begär det. Lagrådet ifrågasätter behovet av denna bestämmelse. Det kan påpekas att det förhållandet att en viss person har godkänts som handledare inte innebär någon skyldighet att också fullgöra handledaruppgifter. Vidare är den som övningskör oförhindrad att anlita en annan godkänd handledare.

Lagrådets förslag till lydelse av 4 kap. 6 – 11 §§, 8 kap. 2 § och ikraftträdandebestämmelserna framgår av bilaga.

## **Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.**

Förslaget föranleder ingen erinran, fränsett att hänvisningen till

4 kap. 8 § andra stycket körkortslagen ändras till 4 kap. 7 § andra stycket i samma lag.

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 5

Bilaga

#### **4 kap.**

**6 §** Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser, och
3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller
2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader.

Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.

**7 §** Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 3 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

1. fyllt 24 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och
4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som skall övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena.

**8 §** Ett godkännande som handledare enligt 7 § upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §.

**9 §** Introduktionsutbildning som anges i 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Vägverket.

Vägverket får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till sina ekonomiska och personliga förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.

**10 §** Vägverket får återkalla ett tillstånd, om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

**11 §** Vägverket skall utöva tillsyn över sådan introduktionsutbildning som anges i 9 § första stycket.

Tillsynen skall omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § iakttas.

Den som bedriver utbildning skall på begäran lämna Vägverket tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

### **8 kap.**

**2 §** Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005. Bestämmelserna i 4 kap. 9 – 11 §§, 8 kap. 2 § första stycket andra meningen samt 10 kap. 1 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 oktober 2005. Bestämmelsen i 4 kap. 7 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 januari 2006.

# Sammanfattning av betänkandet Verkställighet av vissa trafikböter/trafikavgifter för utländska trafikanter (SOU 2002:72)

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 6

## *Uppdraget*

Utredningens uppdrag har varit att, avseende utländska trafikanter, överväga behovet av att ändra det svenska regelverket för att effektivisera verkställigheten av böter och avgifter som har ålagts för förseelser mot trafiklagstiftningen.

## *Förslaget*

Utredningen föreslår att polisen ges en möjlighet att begära in ett förskott för överlastavgifter om den som är ansvarig för överlastavgiften har hemvist i ett land utanför Norden. Utredningen föreslår vidare att om en sådan förskottsbetalning inte erläggs till polisman skall denne hindra fordonets fortsatta färd.

## *Allmänt*

I dag gäller att ett svenskt avgörande avseende trafikböter och trafikavgifter i form av t.ex. föreläggande av ordningsbot, domar, påförda överlastavgifter eller felparkeringsavgifter endast i en begränsad utsträckning kan verkställas i utlandet. Sverige har ett speciellt samarbete med övriga nordiska länder och med stöd av lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m. (NVL) kan ett svenskt avgörande avseende trafikböter verkställas i de övriga nordiska länderna. Med stöd av lagen (1990:226) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna kan också ett svenskt avgörande avseende överlastavgifter verkställas i de övriga nordiska länderna.

Trafikböter kan med stöd av bötesverkställighetslagen (1979:189) betalas i förskott. Någon möjlighet att tvinga fram en sådan betalning genom hot om tvångsåtgärder finns emellertid inte. Det är visserligen teoretiskt möjligt att med stöd av reglerna i 24–26 kap. rättegångsbalken besluta om tvångsmedel mot person eller egendom om man kan konstatera en fara för undandragande från svensk lagföring. Med hänsyn till proportionalitetsprincipen är dessa tvångsmedel emellertid egentligen inte tillgängliga för förseelser mot trafiklagstiftningen.

Det föreligger därför enligt dagens svenska regelverk verkställighetsproblem mot utomnordiska förare och fordonsägare för svenska avgöranden avseende trafikböter och trafikavgifter. Det föreligger också en skillnad i viljan att betala sådana böter och avgifter mellan svenska trafikanter och utomnordiska trafikanter. Detta innebär att tusentals utomnordiska trafikanter varje år egentligen kan välja om de vill betala sina svenska trafikböter/trafikavgifter eller inte. Detta förhållande är stötande ur rättvisesynpunkt.

I många andra europeiska länder finns möjligheter att meddela beslut om någon form av tvångsmedel mot personer som bryter mot trafiklagstiftningen. Syftet är att framtvunga en förskottsbetalning av ett förväntat bötesstraff eller en förväntad avgift och på så sätt säkerställa en framtida verkställighet av bötesstraffet eller avgiften. Om en förskottsbetalning inte erläggs tas i vissa länder fordonet i förvar medan i vissa andra länder fordonet hindras från att fortsätta sin färd. EG-domstolen har i princip godkänt dessa system. I ett fåtal länder finns en möjlighet att låsa hjulen på ett felparkerat fordon (s.k. "wheel clamping") i syfte att åstadkomma en betalning av felparkeringsavgifter.

Utredningen anser allmänt att det är tid att även Sverige genomför åtgärder för att effektivisera möjligheterna att verkställa trafikböter och trafikavgifter. Den svenska restriktiva hållning som har funnits mot tvångsmedelsanvändande vid mindre allvarliga trafikbrott bör något luckras upp med tanke på de verkställighetsproblem som föreligger och med beaktande av dels den växande internationella trafiken samt dels Sveriges inträde i EU där tvångsmedelssystem för trafikbrotten har godkänts juridiskt och också används i stor utsträckning i andra medlemsstater.

### *Trafikbrott*

För trafikbrottens del kan det konstateras att EU inom ramen för samarbetet om rättsliga och inrikes frågor nyligen har fört principdiskussioner om antagandet av ett instrument för ömsesidigt erkännande av bötesstraff. Antagande av ett sådant instrument i någon form är att vänta inom den närmaste tiden, dock med utrymme för en implementeringstid om något eller några år. Det kan antas att, utöver domstolsavgöranden, svenska avgöranden i form av strafförelägganden och förelägganden av ordningsbot kommer att omfattas av instrumentet. Det kan därför förväntas att från tidigast år 2004 eller år 2005 så kan bl.a. bötesstraff för förseelser mot svensk trafiklagstiftning verkställas inom EU. Liksom regeringen har konstaterat i sitt direktiv anser utredningen att ett sådant verkställighetssamarbete utgör det bästa sättet att uppnå en likabehandling av trafikanterna. Vidare kan det konstateras att straffvärdena för trafikbrotten varierar och det går enligt utredningen inte att generellt anlägga samma synsätt för användande av tvångsmedel avseende alla trafikförseelser. För att kunna avgöra behovet av och möjligheterna till att införa någon form av tvångsmedel samt vad detta tvångsmedel skulle kunna bestå av i det enskilda fallet skulle därför en djuplodande analys behöva göras av samtliga trafikförfattningar. Utredningen har med den tidsrymd som stått till förfogande inte haft någon möjlighet att genomföra en sådan analys.

### *Överlastavgifter*

Det är nästan uteslutande den kommersiella trafiken som bryter mot bestämmelserna i lagen (1972:435) om överlastavgift och förseelserna kan till viss del antas ske som ett beräknat mönster i den ekonomiska

verksamheten. Den kommersiella trafiken har med andra ord ett särskilt ansvar för förseelser mot trafiklagstiftningen och bör vara den första grupp som drabbas av hårdare verkställighetsåtgärder. Överlastavgifter uppgår sällan till bagatellartade belopp vilket gör att ett tvångsmedelsanvändande för verkställighet av dessa avgifter framstår som mer proportionellt än för verkställighet av trafikavgifter eller böter som uppgår till lägre belopp. Överlastade fordon är vidare till sin typ direkt trafikfarliga och orsakar betydande skador på det svenska vägnätet vilket i sin tur ger upphov till en indirekt trafikfara och stora reparationskostnader. Utredningen ser inga egentliga skäl tala emot att det införs möjligheter till tvångsåtgärder mot överlastförseelser om fordonsägarna har hemvist utanför Norden.

### *Felparkeringsavgifter*

Det finns i dag ingen möjlighet till en internationell verkställighet av felparkeringsavgifter. Problemet med den internationella verkställigheten av felparkeringsavgifter är framför allt kännbart lokalt och i vissa svenska gränskommuner ignorerar många utländska trafikanter parkeringsbestämmelserna. Vid utformande av regler för användande av ingående tvångsmedel mot felparkerade fordon, såsom t.ex. s.k. ”wheel-clamps” skulle enligt utredningen en särskild hänsyn behöva tas till proportionalitetsprincipen eftersom felparkeringsavgifter aldrig uppgår till några högre belopp. Det har också framkommit att problemet egentligen anses vara att NVL eller någon annan internationell samarbetslagstiftning inte är tillämplig för dessa typer av avgifter. Problemet lösning har alltså egentligen ansetts ligga i ett tillskapande av möjligheter att driva in avgifterna internationellt snarare än i ett tillskapande av möjligheter till tvångsåtgärder mot de utländska fordonen. Inom det Nordiska ministerrådet har nyligen principdiskussioner förts om bl.a. verkställighetsproblem av felparkeringsavgifter och andra länder än Sverige har visat intresse för att skapa möjligheter till indrivning över gränserna av felparkeringsavgifter. Det kan också konstateras att tvångsåtgärder mot felparkerade fordon i stort inte har vunnit lika stor acceptans i utländska rättssystem som t.ex. tvångsåtgärder mot fordon i anledning av andra inte alltför bagatellartade trafikförseelser. Den slutliga utgången av behandlingen inom det Nordiska ministerrådet med möjliga framtida multilaterala eller bilaterala avtal bör enligt utredningen avvaktas innan eventuella svenska nationella bestämmelser övervägs.

### *Skäl*

Mot bakgrund av det anförda har utredningen därför funnit att behov föreligger av tvångsåtgärder för en effektivare verkställighet av överlastavgifter. Utredningen har emellertid inte funnit möjligt eller behövligt att föreslå sådana åtgärder för verkställighet av trafikböter eller felparkeringsavgifter. I denna bedömning ligger också att utredningen av principiella skäl anser att ett införande i svensk rätt av ett nytt



tvångsmedelssystem inledningsvis bör göras inom ett relativt begränsat tillämpningsområde. Överväganden att tillämpa ett sådant system även inom andra områden bör sedan göras först efter det att en utvärdering har gjorts av det första systemet och av hur systemet har fungerat praktiskt. Utredningen anser att allt talar för att systemet först bör tillämpas inom området för överlastavgifter.

### *Förslaget i praktiken*

Utredningen anser att polisen skall ges en möjlighet att vid kontrollplatsen först beräkna ett förskott för en överlastavgift. Om förskottet inte omedelbart betalas skall polisen hindra fordonets fortsatta färd. Ett beslut om hinder av fortsatt färd är mindre betungande för såväl staten som den enskilde än ett beslut om att fordonet skall tas i förvar. Bestämmelsen skall endast gälla mot de fordonsägare eller andra som är ansvariga för överlastavgiften och som har hemvist utanför Norden. Länsstyrelsen skall alltjämt vara beslutsfattande myndighet för själva överlastavgiften. En viss förtur skall gälla för ärendet i de fall där ett förskott inte betalas och ett fordon således inte får fortsätta sin färd. Länsstyrelsen har en möjlighet att häva beslutet om hinder av fortsatt färd genom att uttala sig i förskottsfrågan och konstatera att något förskott inte skall utgå. De allmänna förvaltningsdomstolarnas handläggning av ärendet påverkas i princip inte av utredningens förslag. En överlastavgift skall emellertid aldrig kunna sättas högre än ett förskott för överlastavgiften. Om det blir aktuellt med återbetalning av ett erlagt förskott skall kronfogdemyndigheten ha möjlighet att avräkna belopp som är registrerade i en svensk indrivningsdatabas på den som är ansvarig för överlastavgiften.

### *Övrigt*

Utredningens förslag förväntas på sikt medföra en förstärkning för statskassan i form av effektivare verkställighet av överlastavgifter samt en relativ minskning av överlastrelaterade kostnader. Förslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2003.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift  
*dels* att i lagen skall införas fem nya paragrafer, 8 a–e §§ med följande lydelse,  
*dels* att 11 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**8 a §**

*Om den som enligt 7 § skall påföras överlastavgift inte har hemvist i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge skall polisman vid kontrollen beräkna ett förskott för överlastavgift med stöd av bestämmelserna i 2–5 §§ i denna lag.*

**8 b §**

*Förskott för överlastavgift skall betalas omedelbart till polisman.*

*Om full betalning inte erläggs skall polismannen hindra fordonets fortsatta färd. Ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller till dess att full betalning har erlagts för förskottet eller, om överlastavgift har bestämts, för denna avgift.*

**8 c §**

*Som uppbörd anses även att medel, som har betalats som förskott för överlastavgift, tas i anspråk för betalning av överlastavgift.*

*Uppkommer överskott vid uppbörd skall överskottet återbetalas.*

*Endast överskott som uppgår till minst femtio kronor skall återbetalas. Beloppet skall avrundas till närmaste lägre hela krontal.*

**8 d §**

*Har beslut om förskott meddelats*

**8 e §**

*Om ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller enligt denna lag skall polisen och länsstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Länsstyrelsen får då också vid sin handläggning helt eller delvis nedsätta ett beräknat förskott.*

**11 §**

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

*Beslut enligt 8 b § får inte överklagas.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2003.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Avräkning enligt denna lag skall göras från belopp som återbetalas eller annars utbetalas på grund av bestämmelse i

- |                                                                                                                                    |                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. skattebetalningslagen (1997:483),                                                                                               |                                                                                                                       |
| 2. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,                                                 |                                                                                                                       |
| 3. 10 kap. 1–4 §§ mervärdesskattelagen (1994:200),                                                                                 |                                                                                                                       |
| 4. lagen (1994:1551) om tullfrihet m.m.,                                                                                           |                                                                                                                       |
| 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, <i>eller</i> | 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, |
| 6. tullagen (2000:1281).                                                                                                           | 6. tullagen (2000:1281), <i>eller</i>                                                                                 |
|                                                                                                                                    | 7. <i>lagen (1972:435) om överlastavgift.</i>                                                                         |

Vad som sagts i första stycket 1 gäller inte utbetalning enligt 9 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Avräkning skall också göras vid återbetalning av belopp som tagits ut som förrättningskostnad vid indrivning av en sådan fordran som avses i 2 § första meningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2003.

## Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 8

Riksdagens ombudsmän, Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Stockholms län, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Riksskatteverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Juridiska fakulteten vid Lunds universitet, Vägverket, Godstransportdelegationen, Statens institut för kommunikationsanalys, Advokatsamfundet, Länsstyrelsernas samrådsgrupp för körkort och yrkesmässig trafik, Svenska kommunförbundet, Svenska åkeriförbundet, Svenska bussbranschens riksförbund, Svenska taxiförbundet, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska transportarbetareförbundet, Polisförbundet, Motormännens riksförbund, Sveriges transportindustriförbund och Säkring av gods i trafik.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift dels att 9 och 11 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas fem nya paragrafer, 8 a–e §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**8 a §**

*Om den som enligt 7 § skall påföras överlastavgift inte har hemvist i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge, skall en polisman vid kontrollen av fordonet eller fordonståget ta ut ett förskott för överlastavgiften.*

*Förskottet skall beräknas enligt bestämmelserna i 2–5 §§.*

*Förskottet skall betalas omedelbart till en polisman.*

**8 b §**

*Om det förskott som anges i 8 a § inte betalas skall en polisman hindra fordonets eller fordonstågets fortsatta färd.*

*En polisman får underlåta att hindra fortsatt färd om det finns synnerliga skäl.*

*Ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller tills förskottet betalats eller, om överlastavgift har påförts, denna avgift har betalats.*

**8 c §**

*Som uppbörd enligt 9 § anses även att medel som har betalats som förskott för överlastavgift tas i anspråk för betalning av överlastavgiften.*

*Uppkommer ett överskott vid uppbörd skall överskottet återbetalas.*

*Endast överskott som uppgår till minst femtio kronor skall återbetalas. Beloppet skall avrundas till närmaste lägre hela krontal.*

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 9

#### **8 d §**

*Har beslut om förskott för överlastavgift fattats får överlastavgiften inte bestämmas till ett högre belopp än förskottet.*

#### **8 e §**

*Om ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller enligt denna lag skall polisen och länsstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Länsstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned ett förskott som tagits ut för avgiften.*

#### **9 §<sup>4</sup>**

Bestämmelserna i 3 § andra stycket, 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om beskattningsmyndighet gäller då länsstyrelsen.

Bestämmelserna i 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om beskattningsmyndighet gäller då länsstyrelsen.

Denna lag gäller ej ifråga om fordon som är registrerat i militära fordonregistret, brukas hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

#### **11 §<sup>5</sup>**

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1999:879.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2002:402.

*En polismans beslut enligt 8 a och 8 b §§ får inte överklagas.* Prop. 2003/04:160  
Bilaga 9

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.



Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1§<sup>1</sup>**

Avräkning enligt denna lag skall göras från belopp som återbetalas eller annars utbetalas på grund av bestämmelse i

- |                                                                                                                                    |                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. skattebetalningslagen (1997:483),                                                                                               |                                                                                                                       |
| 2. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,                                                 |                                                                                                                       |
| 3. 10 kap. 1–4 §§ mervärdesskattelagen (1994:200),                                                                                 |                                                                                                                       |
| 4. lagen (1994:1551) om tullfrihet m.m.,                                                                                           |                                                                                                                       |
| 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, <i>eller</i> | 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, |
| 6. tullagen (2000:1281).                                                                                                           | 6. tullagen (2000:1281), <i>eller</i>                                                                                 |
|                                                                                                                                    | 7. lagen (1972:435) om överlastavgift.                                                                                |

Vad som sagts i första stycket 1 gäller inte utbetalning enligt 9 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Avräkning skall också göras vid återbetalning av belopp som tagits ut som förrättningskostnad vid indrivning av en sådan fordran som avses i 2 § första meningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:409.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-05-03

**Närvarande:** f.d. justitierådet Staffan Magnusson, justitierådet Nina Pripp och regeringsrådet Bengt-Åke Nilsson.

Enligt en lagrådsremiss den 1 april 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnessakkunnige Tomas Eurenus.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

## **Förslaget till lag om ändring i lagen om överlastavgift**

Lagförslaget innehåller nya verkställighetsregler beträffande överlastavgift i fall då den som skall påföras avgift har hemvist utanför Norden. Verkställighet skall kunna ske genom att en polisman som kontrollerar fordonet tar ut ett förskott för överlastavgiften i samband med kontrollen. Om inte förskottsbeloppet betalas omedelbart, skall polismannen som regel hindra fordonets fortsatta färd. Hindret skall bestå till dess betalning sker. Den slutliga prövningen av om överlastavgift skall påföras skall liksom hittills ske hos länsstyrelsen. Avgiften skall därvid inte kunna bestämmas till ett högre belopp än förskottet.

Lagrådet har inte anledning att ifrågasätta behovet av att verkställigheten beträffande överlastavgifter görs mer effektiv när det är fråga om utomnordiska fordonsägare. Det remitterade lagförslaget väcker emellertid ett flertal frågor av både principiell och praktisk natur.

En av de frågor som inställer sig är hur förslaget förhåller sig till rättssäkerhetsgarantierna i artikel 6 i Europakonventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. I den analys som har gjorts i lagrådsremissen hänvisas bl.a. till ett avgörande av Europadomstolen (dom den 23 juli 2002 i målet Janosevic mot Sverige angående skattetillegg), där domstolen uttalade att artikel 6 i princip inte hindrar att påföljder verkställs innan de prövas av domstol men att särskild försiktighet måste iaktas när det är fråga om omedelbar verkställighet av en administrativ myndighets beslut. Såvitt gäller överlastavgift är det, enligt vad som framhålls i lagrådsremissen, ett starkt statligt intresse av att avgiften kan tas ut i förskott, eftersom det annars i många fall skulle vara omöjligt att få till stånd en verkställighet i fall då fordonsägaren har hemvist utanför Norden. Det påpekas också att förskottet återbetalas, om länsstyrelsen sedermera anser att

överlastavgiften skall påföras med ett lägre belopp än förskottet eller om någon avgift inte skall påföras alls. Av betydelse är vidare, sägs det, att länsstyrelsens beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Slutsatsen i lagrådsremissen är att de föreslagna verkställighetsreglerna uppfyller Europakonventionens krav.

Lagrådet kan i allt väsentligt ansluta sig bedömningen i lagrådsremissen. För att rättssäkerhetens krav skall tillgodoses är det emellertid viktigt att se till att ett ärende om överlastavgift, inbegripet frågan om hinder mot fordonets fortsatta färd, så snart som möjligt kommer under länsstyrelsens prövning. Lagrådet återkommer till denna fråga i det följande.

En annan fråga är om möjligheten att hindra ett fordon fortsatta färd vid utebliven betalning är förenlig med det allmänna kravet på proportionalitet, dvs. kravet på att skälen för en tvångsåtgärd och tvångsåtgärdens art skall uppväga det intrång eller men i övrigt som tvångsåtgärden innebär för den som utsätts för den. Vid remissbehandlingen av det utredningsbetänkande (SOU 2002:72) som ligger till grund för det aktuella förslaget uttryckte JO tveksamhet på den punkten. I lagrådsremissen sägs emellertid att proportionalitetsprincipen inte bör utgöra något hinder mot den föreslagna ordningen. Härvid hänvisas bl.a. till att en överlastavgift, i motsats till motsvarande påföljder vid flertalet andra trafikförseelser, även vid en mindre överträdelse oftast uppgår till större belopp.

Även här kan Lagrådet i princip ansluta sig till uttalandena i lagrådsremissen. Frågan huruvida kravet på proportionalitet är uppfyllt hänger emellertid samman med hur länge ett hinder mot fortsatt färd skall kunna pågå. De regler som förslås på den punkten är enligt Lagrådets mening diskutabla.

Något som också är värt att diskutera är om polisen har tillräckliga möjligheter att faktiskt hindra att fordonet körs vidare. I lagrådsremissen sägs mycket litet om vilka praktiska åtgärder från polisens sida som det kan bli fråga om.

Lagrådet avser att i det följande närmare gå in på de spörsmål som hänger samman med den föreslagna möjligheten att hindra ett fordon fortsatta färd.

Ytterligare en fråga av allmän betydelse är på vilket sätt den föreslagna förskottsavgiften skall erläggas. I lagrådsremissen hänvisas till möjligheten att göra betalning med hjälp av kontokort. Det påpekas emellertid att polisen i dag normalt saknar möjlighet att ta emot kontokortsbetalning. En annan möjlighet är enligt lagrådsremissen att polisen följer med fordonsföraren till en bank eller en uttagsautomat. Det sägs också att betalning skulle kunna ske genom att fordonsföraren kontaktar åkaren, som i sin tur betalar förskottet, kanske med utnyttjande av bankernas datasystem eller genom utnyttjande av någon kontaktperson i Sverige.

Såvitt Lagrådet kan finna kan systemet med omedelbar betalning knappast fungera, om inte de polismän som beslutar om förskottsavgift har möjlighet att ta emot betalning med hjälp av kontokort. De andra betalningsmöjligheter som nämns i lagrådsremissen förefaller mindre realistiska och kan i varje fall ta längre tid i anspråk.

Syftet med lagförslaget är att säkra betalning av den överlastavgift som länsstyrelsen har att besluta om. I lagrådsremissen avvisas alternativet att fordonet skulle kunna tas i förvar, främst med hänvisning till de krav på administrationen som skulle ställas och ansvaret för fordonets vård. Lagrådet har ingen annan uppfattning men skulle gärna ha sett att man i lagrådsremissen hade diskuterat frågan om inte ett säkerställande av betalningen för överlastavgiften hade kunnat få ske också i någon annan form, utan att förskott behöver erläggas, t.ex. genom bankgaranti.

Efter dessa allmänna synpunkter på lagförslaget övergår Lagrådet till att mera i detalj kommentera de olika bestämmelserna.

#### 8 a §

I första stycket föreskrivs att, om den som skall påföras överlastavgift inte har hemvist inom Norden, en polisman skall vid kontrollen av fordonet eller fordonståget ta ut ett förskott för överlastavgiften.

Som har anförts i lagrådsremissen är den myndighetsutövning som det är fråga om av den arten att polisens beslutsbehörighet bör regleras närmare, lämpligen i polisförordningen.

När det gäller den föreslagna lagtexten anser Lagrådet att uttrycket ”ta ut ett förskott” passar mindre väl i detta sammanhang. Det bör i stället anges att polismannen skall ”besluta om förskott”.

I paragrafens andra stycke sägs att förskottet skall beräknas enligt bestämmelserna i 2-5 §§, alltså samma bestämmelser som skall tillämpas vid det slutliga påförandet av överlastavgift. Lagrådet har inte något att invända mot den regeln. Det är självfallet angeläget att förskottet så nära som möjligt överensstämmer med den slutliga överlastavgiften.

Tredje stycket innehåller en föreskrift om att förskottet skall betalas omedelbart till en polisman. Enligt Lagrådets mening bör föreskriften ersättas av en regel om betalningsmottagare som täcker både det fallet att betalning sker omedelbart och fall då betalning sker senare. Det bör sålunda anges att betalning skall ske till polismyndigheten. En sådan regel hindrar inte att betalning sker till den polisman som beslutar om förskottet, förutsatt att han har rätt att ta emot betalning för polismyndighetens räkning. Att betalning skall ske omedelbart, om fordonsföraren vill undvika att fordonet hindras att fortsätta färden, kan lämpligen framgå av en följande paragraf.

#### 8 b §

Paragrafen innehåller de tidigare berörda reglerna om hindrande av ett fordons fortsatta färd. Enligt huvudregeln i första stycket skall en

polisman alltid hindra den fortsatta färden, om det förskott som anges i 8 a § inte betalas. I andra stycket sägs emellertid att polismannen får underlåta att vidta en sådan åtgärd, om det finns synnerliga skäl.

Enligt tredje stycket gäller ett beslut om hinder mot fortsatt färd till dess förskottet har betalats eller, om överlastavgift har påförts av länsstyrelsen, till dess denna avgift har betalats.

En första fråga som inställer sig är huruvida polisens åtgärd enligt de föreslagna bestämmelserna är att anse som ett rent faktiskt ingripande eller om det är fråga om ett förvaltningsbeslut i mera formell mening.

Befogenhet för en polisman att hindra ett fordon fortsatta färd ges i flera bestämmelser i trafikförfattningarna, t.ex. i 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574), 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490), 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276) och 26 § förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Syftet med dessa bestämmelser torde vara att ge polismannen möjlighet till ett faktiskt ingripande. I de angivna lagrummen sägs ingenting om hur länge hindret mot fortsatt färd skall bestå.

I den förslagna 8 b § talas det inte bara om att en polisman skall "hindra" ett fordon från att köra vidare, utan det sägs också att "ett beslut om hinder" skall bestå under viss tid. Detta talar för att polismannens ingripande är av ett annat slag än det hinder som det talas om i de andra trafikförfattningarna.

En fråga som då uppstår är om inte beslutet bör kunna överklagas. Det kan påpekas att en polismans beslut om körförbud enligt 3 kap. 6 § fordonslagen är överklagbart 5 kap. 5 § samma lag.

Det remitterade förslaget innehåller en bestämmelse om att beslut enligt 8 a och 8 b §§ inte får överklagas. Överklagandeförbudet gäller således inte bara beslut om förskott utan också beslut om hinder mot fortsatt färd. Som skäl mot ett system med överklagande anförs i lagrådsremissen att man bör undvika den situationen att förskottet är överklagat samtidigt som länsstyrelsen handlägger och beslutar i ärendet om överlastavgift. Det kan i sammanhanget nämnas att, enligt en särskild bestämmelse i det remitterade förslaget (8 e § första meningen), polisen och länsstyrelsen skall handlägga ett ärende om överlastavgift utan dröjsmål i fall då hinder mot fortsatt färd gäller enligt lagen.

Enligt Lagrådets mening kräver hänsynen till rättssäkerheten att polisens beslut snabbt kan bli överprövat i någon form. Rättssäkerhetskravet tillgodoses bäst genom att polisens beslut skyndsamt underställs länsstyrelsen, som då omedelbart bör pröva om beslutet skall bestå. Underställningen bör avse såväl förskotts- som kvarhållande frågan. Lagrådet anser vidare att det starkt kan ifrågasättas om ett beslut om hinder mot fortsatt färd, med de ingripande verkningar som beslutet kan ha för fordonsägaren, bör kunna bestå under så lång tid som det kan bli fråga om enligt det föreslagna tredje stycket. Tiden kan bli särskilt lång i

fall då länsstyrelsens beslut om påförande av överlastavgift överklagas. Prop. 2003/04:160  
Det kan hävdas att en sådan ordning strider mot Bilaga 10  
proportionalitetsprincipen.

Intresset av att ett fordon inte skall hindras alltför länge från att fortsätta färden talar för att ett beslut om hinder mot fortsatt färd bör kunna upphävas, trots att överlastavgiften ännu inte har blivit slutligt fastställd.

Ett alternativ som också kan övervägas vore att i lagen föreskriva en längsta tid under vilken fordonet får hindras från fortsatt färd. Det kan antas att, för den yrkestrafik som förslaget främst riktar sig mot, även ett kortare kvarhållande skulle kunna bli ett effektivt medel för att få in förskottet.

Som Lagrådet tidigare har påpekat innehåller lagrådsremissen mycket knapphändiga uppgifter om vilka faktiska åtgärder som polisen kan vidta för att hindra att ett fordon fortsätter sin färd. Liksom flera remissinstanser anser Lagrådet att hithörande frågor bör utvecklas närmare. Av intresse är inte minst vilka möjligheter som finns att vidmakthålla hindret under längre tid i de fall då betalningen dröjer.

Vad som nu har sagts innebär att Lagrådet inte kan tillstyrka att 8 b § genomförs i sin föreslagna lydelse. Bestämmelserna om hinder mot ett fordons fortsatta färd bör övervägas ytterligare.

#### 8 c §

I paragrafens första stycke har tagits in en bestämmelse om att det skall anses som uppbörd enligt 9 § när medel som har betalats som förskott för överlastavgift tas i anspråk för betalning av avgiften. I andra stycket föreskrivs att för mycket inbetalda förskottsmedel skall återbetalas, medan tredje stycket innehåller bestämmelser om att mindre belopp än femtio kronor inte återbetalas och att beloppet skall avrundas till närmaste lägre hela krontal.

Lagrådet ifrågasätter behovet av den föreslagna bestämmelsen i första stycket. Erforderliga föreskrifter torde kunna meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 56 § fordonsskattelagen (1988:327). En hänvisning till detta lagrum finns i 9 § i den nu förevarande lagen.

Den bestämmelse om återbetalning som har tagits in i 8 c § andra stycket har enligt Lagrådets mening sin plats efter de bestämmelser som har tagits in i 8 e §. Bestämmelsen bör formuleras på följande sätt: ”Påförs inte någon överlastavgift eller nedsätts eller efterges avgiften, skall det överskjutande beloppet återbetalas.”

Med hänsyn till hur avgiftsbestämmelserna i lagen är utformade finns det enligt Lagrådets mening knappast något behov av bestämmelserna i tredje stycket av den nu diskuterade paragrafen.

#### 8 d §

Paragrafen innehåller en regel om att överlastavgiften inte får bestämmas till ett högre belopp än det förskott som har bestämts. Lagrådet har inte någon erinran i sak mot denna regel. Den bör emellertid förtydligas och ges följande lydelse: ”Har beslut om förskott för överlastavgift fattats, får överlastavgift inte påföras med ett högre belopp än förskottet.

#### 8 e §

I paragrafens första mening föreskrivs att, om ett beslut om hinder mot fortsatt färd gäller, så skall polisen och länsstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Andra meningen innehåller en bestämmelse om att Länsstyrelsen vid sin handläggning får helt eller delvis sätta ned ett förskott som har tagits ut för avgiften.

När det gäller första meningen vill Lagrådet erinra om sitt tidigare uttalande att, för att hänsynen till rättssäkerheten bäst skall tillgodoses, polisens beslut i såväl förskotts- som kvarhållandefrågan skyndsamt bör underställas länsstyrelsen, som omedelbart bör pröva om beslutet skall bestå. En regel härom skulle kunna kompletteras med en bestämmelse motsvarande den föreslagna första meningen i 8 e §. Som Lagrådet tidigare har varit inne på finns det skäl som talar för att ett beslut om hinder mot fortsatt färd bör kunna upphävas, trots att överlastavgiften ännu inte har blivit slutligt fastställd.

Lagrådet har i sak inte någon erinran mot vad som sägs i andra meningen. Uttrycket ”förskott som har tagits ut” bör dock bytas ut mot ”förskott som har bestämts”.

#### **Förslaget till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter**

Lagrådet (Staffan Magnusson och Bengt-Åke Nilsson) lämnar förslaget utan erinran.

Nina Pripp är skiljaktig och anför:

Som redan sagts föreslås i förslaget till lag om överlastavgift att förskott som erlagts skall återbetalas, om länsstyrelsen anser att överlastavgiften skall påföras med ett lägre belopp än förskottet eller om någon avgift inte skall påföras alls. Detsamma gäller om en överlastavgift har betalats in med för högt belopp.

I 1 § första stycket i förevarande lag föreslås dock att avräkning skall kunna ske enligt lagen i de fall belopp återbetalas eller annars utbetalas på grund av bestämmelse i lagen om överlastavgift. Avräkning kan då ske mot vissa fordringar som staten har mot den enskilde och som är närmare beskrivna i 2 § i avräkningslagen.

Förslaget innebär att staten på detta sätt kan ta i anspråk medel som betalats in på grund av en polismans beslut och som inte kunnat bli föremål för någon överprövning av vare sig förvaltningsmyndighet eller domstol, nämligen om polismannen beslutat om ett högre förskott än vad som godtas vid en efterföljande prövning av länsstyrelsen eller domstol.

En sådan ordning bör av rättssäkerhetsskäl inte godtas. För att förenkla handläggningen kan möjligheten till avräkning lämpligen begränsas till belopp som betalats in för överlastavgift. Till 1 § andra stycket kan därför förslagsvis läggas till följande: ”Första stycket 2 gäller inte utbetalning av belopp som betalats in i förskott för överlastavgift.”

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 10



## Förslag till lag om eskorttjänst vid lång, bred eller tung transport på väg

**1 §** Med eskorttjänst avses i denna lag sådan eskortering av fordon som utförs på grund av att en eskort har föreskrivits som ett villkor för ett undantag från trafikregler om fordons bredd, längd eller vikt.

### Allmänna bestämmelser

**2 §** I enlighet med vad som föreskrivs i denna lag får den som inte är anställd som polisman förordnas att som eskortör bestämma avvikelser från annars gällande trafikregler och att ge anvisningar om dessa.

Samma rätt har den parkeringsvakt som, enligt vad som sägs i 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m., förordnats att bestämma avvikelser från annars gällande trafikregler och att ge anvisningar om dessa.

**3 §** Eskortör får förordnas att eskortera fordon vid transporter som utförs av den som, med stöd av föreskrifter enligt 1 § första stycket 8 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, medgivits undantag från bestämmelser om längd, bredd eller vikt på fordon vid färd på väg som inte är enskild.

**4 §** En eskortör får inte vara anställd hos den vars fordon eskorteras eller stå i annat liknande beroendeförhållande till honom eller henne.

**5 §** Omedelbart före en eskortering skall eskortören kontrollera de fordon som används med stöd av undantaget från bestämmelserna om längd, bredd eller vikt på fordon vid färd på väg som inte är enskild. Om eskortören finner anledning anta att villkor för undantaget eller bestämmelser av särskild betydelse för transporten åsidosatts skall han frånträda uppdraget.

### Kvalifikationskrav

**6 §** Endast den får förordnas till eskortör som

1. godkänts efter genomgången utbildning till eskortör,
2. med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget
3. har fyllt 21 år och
4. innehar körkort med behörigheten C eller likvärdigt i Sverige gällande utländskt körkort.

**7 §** En eskortör skall behärska svenska i tal och skrift.

**8 §** En eskortör förordnas av Rikspolisstyrelsen. Förordnandet skall gälla för viss tid, dock längst fem år. Avser förordnandet den som har ett körkort som är utfärdat av en stat utanför EES-området skall förordnandet tidsbegränsas till den tid under vilken körkortet är giltigt i Sverige.

### Allmänna åligganden

**9 §** En eskortör lyder under polismyndigheten i det polisdistrikt där han eller hon befinner sig i under eskortuppdraget. Eskortören är skyldig att lyda en order som en polisman meddelar för eskortering av en transport.

Har som villkor för ett undantag från bestämmelser om längd, bredd eller vikt vid färd på väg som inte är enskild föreskrivits att flera eskortörer skall användas, skall en av dessa vara chef för eskorteringen. De övriga eskortörerna skall lyda hans eller hennes order för eskortering av transporten.

**10 §** Eskortören skall under transporten sträva efter att i första hand ge den som medgivits undantag från bestämmelser om största längd, bredd eller vikt på fordon vid färd på väg som inte är enskild sådana anvisningar att transporten kan genomföras utan att annan trafik störs. Om särskilda skäl påkallar det får eskortören även ge annan trafikant anvisningar som innebär avvikelser från trafikreglerna.

### Återkallelse av förordnande

**11 §** Uppfyller en eskortör inte längre de villkor som anges i 6 §, skall förordnandet återkallas. Detsamma gäller när det finns något annat särskilt skäl för återkallelse. Beslut om återkallelse meddelas av Rikspolisstyrelsen.

Uppkommer fråga om att återkalla ett förordnande och kan det antas att förordnandet kommer att återkallas, skall Rikspolisstyrelsen besluta att avstänga eskortören från tjänstgöring för tiden till dess frågan om återkallelse har prövats slutligt. Även i annat fall får beslut om avstängning för visst tjänstgöringstillfälle meddelas, om eskortören åsidosätter vad som åligger honom eller henne i eskorttjänsten.

Är det fara i dröjsmål får beslut om avstängning meddelas av en polisman. Ett sådant beslut skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen. Har avstängningen inte redan upphört, skall Rikspolisstyrelsen omedelbart pröva om den skall bestå.

**12 §** Ett förordnande som eskortör gäller inte om eskortörens körkort återkallats.

## Överklagande

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 11

**13 §** Beslut som Rikspolisstyrelsen har meddelat i ärenden enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## Tystnadsplikt

**14 §** En eskortör får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon på grund av uppdrag enligt denna lag har fått veta om enskilds ekonomiska förhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i sekretesslagen ([1980:100](#)).

## Bemyndigande

**15 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**9 §**

*Kommunen kan besluta att parkeringsvakt får tas i anspråk för eskorttjänst som avses i lagen (0000:000) om eskorttjänst vid lång, bred eller tung transport på väg.*

*Bestämmelserna i lagen om eskorttjänst och med stöd av den meddelade föreskrifter är tillämpliga på parkeringsvakter som utför eskorttjänst.*

## Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 12

Följande remissinstanser har yttrat sig över Vägverkets rapport Eskorttjänst vid lång, bred eller tung transport. Justitieombudsmannen (JO), Malmö tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Rikspolisstyrelsen, Göteborgs kommun, Kiruna kommun, Svenska kommunförbundet, Sveriges åkeriförbund, Maskinentreprenörerna, Transportindustriförbundet, Ordningssvakternas riksorganisation och Svenska parkeringsföreningen.

Svenska transportarbetareförbundet, Svenska säkerhetsföretag (SWESEC), Sweguard och Almega tjänsteförbunden har inkommit med ett gemensamt remissyttrande.

Svenska kommunalarbetareförbundet har avstått från att yttra sig, medan Jönköpings kommun, Motormännens riksförbund och Stockholms stads parkeringsaktiebolag inte har inkommit med något remissyttrande.

## Förslag till lag om vägtransportledare

Härigenom föreskrivs följande.

### Allmän bestämmelse

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om förordnande som vägtransportledare och om rätt för en vägtransportledare att ge anvisningar för trafiken i samband med långa, breda och tunga vägtransporter som enligt särskilda villkor skall utföras med eskort.

### Definitioner

**2 §** Med långa, breda och tunga vägtransporter avses i denna lag transporter som sker med stöd av undantag i enskilda fall från sådana föreskrifter om fordons och fordonstågs längd, bredd eller vikt som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 8 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

**3 §** Med eskort avses i denna lag medverkan av en person som har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg.

### Anvisningar för trafiken

**4 §** En vägtransportledare har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg i samband med långa, breda och tunga vägtransporter som enligt särskilda villkor skall utföras med eskort.

### Förordnande som vägtransportledare

**5 §** Ett förordnande som vägtransportledare får meddelas den som har genomgått särskild utbildning, med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget, och

innehär körkort med behörigheten C eller likvärdigt utländskt körkort som gäller i Sverige.

Den som är anställd som polisman får inte förordnas som vägtransportledare.

**6 §** Ett förordnande som vägtransportledare meddelas av Rikspolisstyrelsen.

Förordnandet skall gälla för viss tid, dock längst fem år.

**7 §** En vägtransportledare lyder under polismyndigheten i det polisdistrikt där han eller hon befinner sig under eskortuppdraget och är skyldig att lyda de anvisningar som en polisman meddelar.

**8 §** En vägtransportledare skall inför varje eskortuppdrag lämna information om transporten till de berörda polismyndigheterna.

Vägtransportledaren skall även i övrigt underrätta berörda polismyndigheter om förhållanden som rör hans eller hennes verksamhet och som bör komma till myndighetens kännedom.

**9 §** En vägtransportledare skall innan transporten påbörjas kontrollera att den får ske med stöd av ett sådant undantag som sägs i 2 §.

**10 §** En vägtransportledare skall sträva efter att ge sådana anvisningar för trafiken att transporten kan utföras utan att annan trafik störs.

### **Återkallelse av förordnande m.m.**

**11 §** Rikspolisstyrelsen skall återkalla ett förordnande om vägtransportledaren inte längre uppfyller kraven enligt 5 § första stycket 1 eller 2. Detsamma gäller om det annars finns någon särskild anledning att återkalla förordnandet.

**12 §** Rikspolisstyrelsen skall besluta att stänga av en vägtransportledare från vidare tjänstgöring om det på sannolika skäl kan antas att förordnandet kommer att återkallas. Ett sådant beslut gäller till dess återkallelsefrågan har prövats slutligt.

Även i annat fall får Rikspolisstyrelsen besluta att stänga av en vägtransportledare för ett visst eskortuppdrag, om denne åsidosätter sina skyldigheter i fråga om uppdraget.

**13 §** Vid omedelbar fara för trafiksäkerheten eller för att det uppstår någon annan avsevärd olägenhet, får ett beslut om att stänga av en vägtransportledare för ett visst eskortuppdrag meddelas av en polisman. Ett sådant beslut skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen. Om avstängningen inte redan har upphört, skall styrelsen utan dröjsmål pröva om den skall bestå.

**14 §** En vägtransportledare får inte utöva verksamhet enligt 4 § under tid som hans eller hennes körkort är ogiltigt. Detsamma gäller om ogiltigheten är begränsad och omfattar behörigheten C.

### **Överklagande**

**15 §** Rikspolisstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

En polismans beslut om avstängning enligt 13 § får inte överklagas.

**16 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

**Bemyndiganden**

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utbildning och avgifter för utbildningen, avgifter för ansökan om förordnande, vägtransportledarens klädsel och utrustning, samt utmärkning av fordon som används av vägtransportledare för eskort.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.



Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal  
parkeringsövervakning m.m.

Prop. 2003/04:160  
Bilaga 13

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.<sup>1</sup> skall upphöra att gälla vid utgången av juni 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 8 § 1999:337.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-05-06

**Närvarande:** f.d. justitierådet Staffan Magnusson, justitierådet Nina Pripp och regeringsrådet Bengt-Åke Nilsson.

Enligt en lagrådsremiss den 22 april 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om vägtransportledare,
2. lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnessakkunnige Bengt Magnusson.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

## **Förslaget till lag om vägtransportledare**

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

## **Förslaget till lag om ändring i lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m.**

Enligt 8 § i lagen får den myndighet som regeringen bestämmer förordna parkeringsvakt som utför trafikövervakningstjänst att ge anvisningar för trafiken. Paragrafen föreslås nu bli upphävd.

I lagrådsremissen sägs att bestämmelsen infördes med avseende på sådan eskortverksamhet som förslaget till lag om vägtransportledare tar sikte på. Under föredragningen har upplysts att de förordnanden som meddelats också avsett endast sådan verksamhet och att förordnandena har meddelats att gälla tills vidare. Avsikten sägs i lagrådsremissen vara att regeringen i förordningen (1987:26) om parkeringsvakter i kommuner skall ta in en övergångsbestämmelse om att ett förordnande som nu sagts och som gäller vid tiden för upphävandet skall få fortsätta att gälla under en övergångsperiod om fem år.

Enligt Lagrådets mening bör den aviserade övergångsbestämmelsen tas in som en övergångsbestämmelse till förevarande lag. Bestämmelsen kan förslagsvis ges följande lydelse: ”Ett förordnande som avses i 8 § och som gäller vid utgången av juni 2005 upphör att gälla senast vid utgången av juni 2010.”

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 maj 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Sommestad, Karlsson, Nykvist, Andnor, Nuder, Johansson, Björklund, Holmberg, Jämtin

Föredragande: statsrådet Messing

---

Regeringen beslutar proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Lag om vägtransportledare	17 §	
Lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.	8 §	
Lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	10 kap. 1 §	

---