

# Lagrådsremiss

## Fordon ska kunna klampas i fler fall

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 24 mars 2022

*Tomas Eneroth*

*Jonas Ragell*  
(Infrastrukturdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att åtgärder, bl.a. att ett fordon låses fast (klampas), ska få vidtas för att hindra ett fordons fortsatta färd i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i fler fall än i dag. De tillkommande fallen avser sanktionsavgift som ska påföras när handlingar inte visas upp vid en vägkontroll enligt bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportområdet eller vid internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik med fordon som är registrerade i ett land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	5
4	Fordon ska kunna klampas för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i fler fall .....	5
5	Ikraftträdande .....	8
6	Konsekvenser .....	9
7	Författningskommentar .....	11
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Genomförande av mobilitetspaketet .....	12
Bilaga 2	Promemorians lagförslag i nu relevant del .....	13
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	14
Bilaga 4	Sammanfattning av betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) .....	15
Bilaga 5	Betänkandets lagförslag i nu relevant del .....	19
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna .....	20

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 §<sup>1</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2022.

### 3 Ärendet och dess beredning

Under 2021 har promemorian Genomförande av mobilitetspaketet tagits fram i Infrastrukturdepartementet. I promemorian föreslås bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn, att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelse av dessa regler och att åtgärder som syftar till att säkra verkställighet av sådan sanktionsavgift i vissa fall får vidtas.

En sammanfattning av promemorian och promemorians lagförslag, i nu relevant del, finns i *bilaga 1* och *2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2021/02074).

I betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) lämnas bl.a. förslag på att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelse av krav på att medföra och uppvisa handlingar vid utförandet av yrkesmässiga gods- eller persontransporter i internationell trafik och att åtgärder som syftar till att säkra verkställighet av sådan sanktionsavgift i vissa fall får vidtas. En sammanfattning av betänkandet och betänkandets lagförslag, i nu relevant del, finns i *bilaga 4* och *5*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2021/01321).

I lagrådsremissen behandlas promemorians och betänkandets förslag till ändringar i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

### 4 Fordon ska kunna klampas för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i fler fall

**Regeringens förslag:** Föremål ska få omhändertags och fordon ska få klampas (låsas fast) när ett förbud mot att fortsätta färden har meddelats för att säkra verkställighet av sanktionsavgift som ska påföras när följande handlingar inte visas upp vid en vägkontroll:

- en kopia av en utstationeringsdeklaration enligt bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportområdet, eller
- bevis om tillstånd att utföra internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik med fordon som är registrerade i ett land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget att det ska finnas möjlighet att hindra ett fordons fortsatta färd i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift när en kopia av en utstationeringsdeklaration inte kan visas upp. *Transportföretagen* och *Transportindustriförbundet* anser att förslaget om klampning när förskott för avgiften inte betalas är rimligt och tillstyrker förslaget, förutsatt att det finns en effektiv process.

**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportföretagen* tillstyrker förslaget att klampning får tillämpas vid utebliven betalning av förskott för sanktionsavgift när bevis om tillstånd inte visas upp. Det bör dock, enligt Transportföretagen, övervägas om bilinspektörer ska ha möjlighet att besluta om och genomföra klampning. *Åklagarmyndigheten* delar utredningens bedömning i fråga om möjligheter att vidta åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift.

### **Skälen för regeringens förslag**

*Klampning och andra åtgärder får vidtas för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på vägtransportområdet*

I lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Enligt lagen får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller andra föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av egendom inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning).

Åtgärder enligt lagen får vidtas på olika grunder. Åtgärderna får bl.a. vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. En sanktionsavgift ska i vissa fall påföras transportföretag eller förare vid överträdelser av regleringen inom vägtransportsektorn. När en överträdelse upptäcks vid en vägkontroll och den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige, finns bestämmelser i olika författningar om att ett förskott för avgiften ska beslutas. Omhändertagande eller klampning får enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd vidtas när det enligt de författningar som anges i lagen har meddelats beslut att ett fordon eller ett fordonståg inte får fortsätta färden på grund av att ett sådant förskott inte betalas omedelbart i samband med en vägkontroll.

*Sanktionsavgift vid överträdelser av reglerna om utstationering av förare*

Regeringen beslutade den 17 mars 2022 propositionen Genomförande av mobilitetspaketet (prop. 2021/22:166). I propositionen föreslås bl.a. nya regler om utstationering av förare i vägtransportsektorn och om hur sådan utstationering ska anmälas och kontrolleras. En arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land ska enligt propositionen lämna in en utstationeringsdeklaration senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige. Om en kopia av deklARATIONEN inte kan visas upp vid en vägkontroll, ska transportföretaget påföras en sanktionsavgift. Reglerna gäller även för transporter som utförs av ett företag som är etablerat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I propositionen föreslås även att regeringen ska bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om sådan sanktionsavgift.

I promemorian Genomförande av mobilitetspaketet föreslås en ny förordning, benämnd förordning om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, som ska komplettera bestämmelserna om utstationering av förare. Förslaget till förordning innehåller bl.a. ytterligare föreskrifter om sådan sanktionsavgift som ska påföras enligt lagen. Det föreslås bl.a. bestämmelser om vilket belopp som sanktionsavgift ska påföras med, att ett förskott för avgiften i vissa fall ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas om förskottet inte betalas omedelbart vid kontrollen. Med stöd av det bemyndigande om att meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter som föreslås i den ovan nämnda propositionen avser regeringen att besluta en förordning i enlighet med vad som föreslås i promemorian.

#### *Sanktionsavgift vid överträdelser av krav på att medföra och visa upp bevis om tillstånd vid vissa internationella vägtransporter*

I 3 kap. yrkestrafiklagen (2012:210) finns bestämmelser om internationella vägtransporter. Med internationella vägtransporter avses där yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige. För vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns bestämmelser i EU-förordningar om tillträde till den marknaden för den som har ett gemenskapstillstånd. När det gäller internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i ett land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan det krävas ett särskilt tillstånd, utöver att den som bedriver trafiken ska ha tillstånd för detta enligt kraven i det land där denne är etablerad. Sådana tillstånd kan utfärdas på grund av överenskommelser mellan Sverige och en annan stat eller, om sådan överenskommelse saknas, i form av ett specialtillstånd (se 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen). Enligt 3 kap. 2 § yrkestrafikförordningen (2012:237) ska bevis om sådant tillstånd medföras i fordonet under färd och visas upp för en bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman som begär det.

I propositionen Genomförande av mobilitetspaketet föreslås att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgift vid överträdelser av krav på tillstånd som avses bl.a. i 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen. I betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) föreslås att överträdelser av kravet i yrkestrafikförordningen på att medföra och visa upp bevis om sådana tillstånd ska leda till att det företag som utför transporten påförs en sanktionsavgift, att ett förskott för avgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas om förskottet inte betalas omedelbart vid kontrollen. Bestämmelser om detta föreslås i yrkestrafikförordningen. Med stöd av det bemyndigande om att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av krav på tillstånd som föreslås i den ovan nämnda propositionen avser regeringen att besluta om ändringar i yrkestrafikförordningen i enlighet med vad som föreslås i betänkandet i nu aktuell del.

#### *Fordon ska få klampas när förskott för sanktionsavgift i nu aktuella fall inte betalas omedelbart vid kontrollen*

De sanktionsavgifter som nu beskrivs kommer att rikta sig mot transportföretag som inte är etablerade i Sverige och som därmed inte har hemvist

i Sverige. Möjligheterna att få till stånd verkställighet utomlands när det gäller sanktionsavgifter är mycket begränsade. Av det skälet har befintliga regler om sanktionsavgift på yrkestrafikområdet kombinerats med regler som syftar till att framtvunga betalning på plats vid vägkontrollen. Som beskrivs ovan finns möjlighet att vidta åtgärder, t.ex. klampning, för att säkerställa att så sker.

På utstationeringsområdet finns särskilda regler om gränsöverskridande verkställighet av administrativa sanktionsavgifter, se lagen (2016:1231) om ömsesidigt bistånd med indrivning av vissa sanktionsavgifter vid utstationering. Den lagen är tillämplig i fråga om sanktionsavgifter som beslutats på grund av bristande efterlevnad av vissa direktiv på utstationeringsområdet. Reglerna om utstationering av förare grundar sig dock på ett särskilt direktiv, som inte omfattas av den nämnda lagens tillämpningsområde. Den lagen reglerar vidare bara ömsesidigt bistånd mellan länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I likhet med vad som gäller för andra sanktionsavgifter på yrkestrafikområdet uppkommer problem med verkställighet utomlands även i fråga om de nu aktuella avgifterna. Mot den bakgrunden bör åtgärder enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd få vidtas även i dessa fall. Den lagen bör därför kompletteras med hänvisningar till de förordningsbestämmelser om förbud mot fortsatt färd som regeringen avser att besluta om. Enligt lagen får polisman eller tulltjänsteman omhändertaga fordonsnacklar och vissa andra föremål. Klampning får beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Något skäl att ändra i fråga om vem som får besluta om åtgärder enligt lagen finns inte.

## 5 Ikraftträdande

<b>Regeringens förslag:</b> De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 augusti 2022.
---

**Promemorians förslag** överensstämmer inte med regeringens. I promemorian föreslås att ändringen ska träda i kraft den 2 februari 2022.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte särskilt i frågan.

**Utredningen** behandlar inte frågan om ikraftträdandetidpunkt.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte särskilt i frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt förslagen i propositionen Genomförande av mobilitetspaketet ska bestämmelserna om utstationering av förare träda i kraft den 15 juni 2022. Sanktionsavgift ska då påföras det transportföretag som inte visar upp en kopia av en utstationeringsdeklaration för en utstationerad förare vid en vägkontroll. Vidare avser regeringen att i förordning ange att sanktionsavgift ska påföras ett företag som överträder krav på att visa upp bevis om tillstånd att utföra internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik med fordon som är registrerade i ett land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och även i övrigt anta sådana förordningsbestämmelser som beskrivs i avsnitt 4. Avsikten är att förordningarna ska träda i kraft den 15 juni 2022. För att säkerställa verkställighet av de nu aktuella sanktions-



avgifterna bör de nu föreslagna ändringarna träda i kraft så snart som möjligt därefter.

## 6 Konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Förslaget främjar en sund konkurrens mellan aktörerna på vägtransportområdet och förbättrar förarnas sociala villkor.

Utlandsetablerade transportföretag och transportköpare kan få kostnader för stillestånd.

Reglerna kommer i viss mån innebära en ökad resursåtgång hos Polismyndigheten och Tullverket. Tillkommande kostnader för de uppgifter som ska utföras kan hanteras inom respektive myndighets befintliga anslag.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte särskilt i frågan.

**Betänkandets bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte särskilt i frågan.

### Skälen för regeringens bedömning

*Förslaget syftar till att säkerställa att sanktionsavgifter betalas*

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

### *Konsekvenser för företag*

Det är i första hand utlandsetablerade transportföretag – dvs. utländska åkerier och utländska bussföretag – som berörs av lagförslaget. De föreslagna reglerna innebär dock inte några utökade skyldigheter för transportföretagen. Endast de transportföretag berörs som, enligt vad som framkommer vid en vägkontroll, inte har följt reglerna och därför ska påföras en sanktionsavgift. I de fall ett förskott för sanktionsavgiften inte betalas omedelbart kan åtgärder riktas mot transportföretaget, t.ex. genom att dess fordon klampas. I sådant fall kan företaget komma att få stilleståndskostnader fram till dess förskottet är betalt. Även säljare och köpare av en sådan transport kan drabbas av kostnader, t.ex. om en godsleverans blir försenad.

Lagförslaget ökar vidare förutsättningarna för att svenska och utländska företag ska kunna konkurrera på lika villkor, eftersom det syftar till att motverka att oseriösa transportföretag kringgår reglerna.

### *Konsekvenser för förare*

Förslagen kompletterar de nya reglerna om utstationering inom vägtransportsektorn genom att säkerställa verkställighet av sanktionsavgiften om en kopia av en utstationeringsdeklaration enligt bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportområdet inte kan visas upp vid en vägkontroll. Regeringen konstaterar i propositionen Genomförande av mobilitetspaketet att det får antas att de nya reglerna om utstationering inom vägtransportsektorn kommer att innebära höjda löner för förare från länder med lägre lönelägen än det som gäller i Sverige (prop. 2021/22:166 s. 93). En effektiv verkställighet av sanktionsavgift bidrar till det.

### *Konsekvenser för myndigheter*

I dag finns motsvarande möjligheter att omhänderta egendom eller klampa fordon när det gäller sanktionsavgifter som ska påföras enligt andra regler, bl.a. vid överträdelse av bestämmelserna om cabotage-transport eller vid vissa överträdelse av reglerna om kör- och vilotider och överlast. Förslaget leder till att enskilda kontroller av Polismyndigheten eller Tullverket kommer att förlängas om åtgärder vidtas för att säkerställa verkställighet av sanktionsavgift i nu aktuella fall. En vägkontroll av ett fordon i yrkestrafik tar cirka 30–40 minuter, om allting är i sin ordning. I genomsnitt beräknas tidsåtgången för en vägkontroll uppgå till 3 timmar när överträdelse av regler konstateras och åtgärder för att verkställa sanktionsavgiften beslutas. Regeringen delar Polismyndighetens uppfattning att andelen upptäckta överträdelse kommer att ha stor påverkan på resursåtgången vid enskilda kontroller och antalet kontroller som kan genomföras under ett arbetspass.

En särskild följd av lagförslaget är att en polisman eller en tulltjänsteman vid ett beslut om åtgärder enligt lagen senare behöver återvända till kontrollplatsen för att t.ex. återlämna fordonsnyckeln eller låsa upp klampen. Den utökade resursåtgången kommer att kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

Beslut om åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift kan inte överklagas till tingsrätten, eftersom åtgärden får bestå i högst 36 timmar. Mot den bakgrunden kommer inte antalet mål i tingsrätten att öka.

### *Konsekvenser i övrigt*

Eftersom vägtransportbranschen såväl vad gäller förare som andra funktioner i hög utsträckning domineras av män, kommer reglerna sannolikt i praktiken att påverka fler män än kvinnor.

Regeringen konstaterar i propositionen Genomförande av mobilitetspaketet att de ändrade reglerna om utstationering inom vägtransportsektorn kan antas leda till att transporter på järnväg kommer att bli konkurrenskraftigare på kortare sträckor än 600 kilometer och att det kan leda till en överflyttning av transporter från väg till järnväg (prop. 2021/22:166 s. 98). Den föreslagna lagändringen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bidrar till en effektiv reglering i samband med utstationering inom vägtransportsektorn.

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

## 7 Författningskommentar

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

#### **På vilka grunder åtgärder får beslutas**

*Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift*

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

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,
4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),
5. *xx förordningen (2022:0000) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, eller*
6. *6 kap. xx § yrkestrafikförordningen (2012:237).*

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

Paragrafen behandlar vilka åtgärder som får vidtas när ett fordons fortsatta färd förbjudits i syfte att säkerställa verkställighet av sanktionsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Paragrafen ändras genom att det i första stycket införs två nya punkter som innebär att åtgärder enligt lagen kan vidtas i fler fall. Det gäller när ett fordons fortsatta färd vid en vägkontroll har förbjudits på grund av att ett förskott för sanktionsavgift inte har betalats omedelbart vid kontrollen.

Den nya *femte punkten* avser förbud mot fortsatt färd vid förskott som har beslutats när en kopia av en utstationeringsdeklaration inte har visats upp vid en vägkontroll. I 45 c och 45 f §§ lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare finns bestämmelser om att en kopia av en sådan deklaration ska visas upp vid en vägkontroll och att ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift om så inte sker. I förordningen (2022:0000) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn finns bestämmelser om att förskott för avgiften ska beslutas i vissa fall och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas om förskottet inte betalas omedelbart vid kontrollen.

Den nya *sjätte punkten* avser förbud mot fortsatt färd vid förskott som har beslutats när ett tillstånd att utföra internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik med fordon som är registrerade i utlandet inte har visats upp vid en kontroll. Krav på sådant tillstånd finns i 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210). I yrkestrafikförordningen (2012:237) finns bestämmelser om att sådant tillstånd ska visas upp vid en kontroll, att sanktionsavgift ska påföras företaget när så inte sker och att förskott för avgiften ska beslutas vid vägkontrollen. Vidare anges i yrkestrafikförordningen att fordonets fortsatta färd ska förbjudas om förskottet inte betalas omedelbart vid kontrollen.

## Sammanfattning av promemorian Genomförande av mobilitetspaketet

I promemorian föreslås hur rättsakterna i det s.k. mobilitetspaketet ska genomföras och kompletteras nationellt. Med mobilitetspaketet avses här de ändringar i EU:s trafikillstånds- och godsförordningar och EU:s förordningar om kör- och vilotider och färdskrivare som antogs den 15 juli 2020 samt ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och om kontroll av vägarbetstidsdirektivet som antogs vid samma tillfälle.

Förslagen gäller förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige. Kraven på utövare av yrkesmässig trafik kompletteras och skärps, bl.a. genom nya villkor för att få använda utlandsregistrerade fordon. Vidare föreslås att fler uppgifter ska registreras i vägtrafikregistret. I fråga om godstransporter föreslås att ett utlandsetablerat transportföretag ska kunna påföras en sanktionsavgift vid överträdelser av den karenperiod på fyra dagar som efter en ändring av EU:s godsförordning gäller vid cabotagetransporter. Dessutom föreslås att cabotagereglerna ska gälla även vid en vägtransport som är en del av en kombinerad transport.

Det föreslås även bestämmelser om kontroller av kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetstid. Bland annat ska en sanktionsavgift påföras om det nya kravet i EU:s färdskrivarförordning att registrera gränspassager inte följs. Vidare ska Transportstyrelsen kontrollera att transportföretag följer kraven i EU:s kör- och vilotidsförordning att betala för förarens logi i samband med en normal veckovila och att organisera arbetet så att föraren regelbundet kan återvända hem. Polismyndigheten ska kontrollera om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Särskilda bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportsektorn föreslås. Förslagen utgår från att utstationeringsdirektivet är tillämpligt på förare som utför vägtransporter och innebär bl.a. att en arbetsgivare ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket innan en utstationering i Sverige åt ett utlandsetablerat transportföretag påbörjas. Om transportföretaget vid en vägkontroll inte kan visa upp en kopia av deklarationen ska företaget påföras en sanktionsavgift. Om det är fråga om en inrikestransport ska ett förskott för avgiften beslutas och fordonet ska hindras från fortsatt färd om förskottet inte betalas. Vidare föreslås att en beställare av en transport ska kunna hållas straffrättsligt ansvarig om en utstationeringsdeklaration inte har lämnats in. En undersökningsplikt införs för den som beställer en inrikestransport direkt av ett transportföretag.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 2 och 21 februari 2022.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 §<sup>1</sup>

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

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

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

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

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

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

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

5. 12 § förordningen (2022:0000) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

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

---

Denna lag träder i kraft den 2 februari 2022.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2018:631.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Arbetsdomstolen, Arbetsgivarverket, Arbetsmiljöverket, Bil Sweden, Blomsterbranschens Riksorganisation, Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Falun, Helsingborgs tingsrätt, ILO-kommittén, Integritetsskyddsmyndigheten, Jordbruksverket, Kammarrätten i Sundsvall, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Lunds universitet, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Medlingsinstitutet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Näringslivets Transportråd, Polismyndigheten, Regelrådet, Sjöfartsverket, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Stockholms universitet, Svea hovrätt, Svenska institutet för europapolitiska studier, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Tjänstemännens centralorganisation, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tullverket, Tågöretagen, Västmanlands tingsrätt och Åklagarmyndigheten. Svenska Transportarbetareförbundet, Service- och kommunikationsfacket (Seko) och Svenska Kommunalarbetareförbundet har tillsammans med LO-TCO Rättsskydd AB inkommit med ett gemensamt yttrande.

Därutöver har yttranden inkommit från SSAB och Transportindustriförbundet.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Landsorganisationen i Sverige, Sveriges Akademiska Centralorganisation och Sveriges Kommuner och regioner.

# Sammanfattning av betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31)

## Uppdraget

Vårt uppdrag har varit att lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. Det övergripande syftet är att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg. I enlighet med direktivet lämnar vi förslag inom följande fyra områden.

- En samlad organisation och åtgärder för en effektiv kontroll av yrkestrafiken.
- Sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet.
- Sällningsprov för narkotika i trafiken, det vill säga ett rutinmässigt prov utan krav på misstanke om brott.
- Trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller.

De första två områdena är avgränsade till yrkestrafiken medan de två andra omfattar all trafik på väg.

## Framtidens kontroller av yrkestrafik

I enlighet med vårt direktiv har vi utvärderat en organisatorisk lösning där resurser flyttas från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet. Vårt förslag är dock att den nuvarande strukturen behålls men att den utvecklas genom en tydligare styrning och att resurserna för verksamheten inom yrkestrafikområdet i Polismyndigheten och Transportstyrelsen beslutas av regeringen. En sådan styrning skulle tillförsäkra att resurserna inom området inte tas i anspråk för andra uppgifter i de båda myndigheterna.

För att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet behöver resurserna i form av personal inom de båda myndigheterna utökas. Vår bedömning är att det rör sig om ett hundratal tjänster inom Polismyndigheten och cirka 35 tjänster inom Transportstyrelsen. Även påverkan på övriga myndigheter i kontrollkedjan bör beaktas vid resurstilldelningen.

Eftersom samverkan mellan de båda kontrollmyndigheterna är grundläggande för den samlade effektiviteten ska även krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkestrafiken beslutas av regeringen. Detta kan genomföras antingen genom förändringar i respektive myndighets instruktion, i regleringsbrev eller genom särskilda regeringsuppdrag.

I Polismyndigheten ska det enligt vårt förslag inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet. Organisationen ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen föreslås författningsregleras genom bestämmelser i polislagen (1984:387) och i förordningen (2014:1102) med instruktion för Polismyndigheten.

Myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas vad gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med till exempel informationsinsatser om gällande regelverk. Vi bedömer att en samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen inom området positivt. Möjligheten att ytterligare underlätta kompetensförsörjningen genom att utöka antalet bilinspektörer och civila utredare bör prövas och utvärderas inom myndigheten.

En viktig förutsättning för att kunna genomföra effektiva vägkontroller av yrkestrafiken är väl utrustade och ändamålsenligt placerade kontrollplatser. Trafikverket ansvarar för kontrollplatserna och Transportstyrelsen föreskriver om vilka krav som ställs på dessa. Vi föreslår att ansvaret för kontrollplatserna förtydligas genom att det författningsregleras att de ingår i det statliga vägnätet. Det innebär att investeringar i och underhåll av kontrollplatserna kommer att ingå i Trafikverkets samlade planering.

Utöver de ovan nämnda myndigheterna är ett stort antal myndigheter involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg. Informationsflödet mellan dessa myndigheter är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än i dag och för att myndigheternas samarbete ska underlättas, samtidigt som den personliga integriteten skyddas i tillräcklig omfattning. De problem som vi identifierat tycks främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa. Kopplat till detta föreslår vi att berörda myndigheter ges i uppdrag att lämna förslag på hur Transportstyrelsen ska informeras om i vilket företag en förare arbetar, om föraren har begått brott i samband med utövandet av yrkesmässig trafik.

Vi gör vidare bedömningen att en fullständig översyn av förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet är en förutsättning för en effektivare kontrollverksamhet, i synnerhet vad gäller den personliga tidboken. Vi bedömer vidare att tillsynsverksamheten avseende transporter av farligt gods kan effektiviseras om tillsynsmyndigheterna har möjlighet att hantera uppgifter om genomförda kontroller på ett mer samlat sätt.

## Sanktionsväxling

Vi har genomfört en omfattande kartläggning av möjligheten och lämpligheten att sanktionsväxla överträdelse av bestämmelser inom yrkestrafikområdet, det vill säga att ersätta straffbestämmelser med sanktionsavgifter. Flera av de bestämmelser som vi har granskat skulle var för sig kunna vara lämpliga för sanktionsväxling. Regelverket på trafikområdet är dock mycket omfattande och komplext. Det är därför svårt att överblicka vilka följdverkningar en enstaka sanktionsväxling skulle få i ett större perspektiv. Om det råder oklarheter kring hur reglerna om sanktionsavgift skulle förhålla sig till det befintliga regelverket är vår bedömning att man bör avstå från sanktionsväxling.

Merparten av de bestämmelser vi kartlagt uppfyller inte de kriterier som vi anser ska vara uppfyllda för att det ska vara lämpligt med en



sanktionsväxling. Enligt våra kriterier ska det bland annat vara fråga om överträdelse där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regel efterlevnaden. Det innebär att sanktionen behöver träffa rätt aktör. Denne aktör kan exempelvis vara en arbetsgivare eller ett transportföretag. Det ska vidare vara relativt enkelt att utreda om en överträdelse har ägt rum, detta eftersom vi föreslår att påförande av sanktionsavgift ska grunda sig på strikt ansvar och inte uppsåt eller oaktsamhet.

Mot denna bakgrund föreslår vi att bestämmelser om medförande och uppvisande av dokument enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och yrkestrafikförordningen (2012:237) ska ändras så att sanktionen för överträdelse byts ut från penningböter till sanktionsavgift. Vidare föreslår vi att yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen (2012:238) ändras så att överträdelse av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprovning sanktionsväxlas på samma sätt. I enlighet med vad som gäller i dag föreslås Transportstyrelsen vara den myndighet som prövar frågor om sanktionsavgift. Det ska vara möjligt att besluta om förskott för sanktionsavgift och förbud mot fortsatt färd när det handlar om företag som inte har hemvist i Sverige.

## Sällning för narkotika

Till skillnad från vad som gäller för alkohol saknas i dag möjligheter att genomföra sällningsprov för narkotika i trafiken. Ett sällningsprov innebär ett rutinmässigt prov utan krav på misstanke om brott. Mot bakgrund av ökningen av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor är det angeläget att skapa förutsättningar för att stävja drograttfylleriet.

Vid en avvägning mellan å ena sidan de positiva effekterna av en reglering om sällning för narkotika i trafiken och å andra sidan det integritetsintrång och den olägenhet som en sådan lagstiftning skulle innebära för den enskilde är det vår slutsats att de positiva effekterna väger tyngre. Vi föreslår därför att salivprov samt analys av ögon och ögonrörelser ska kunna användas för sällning för narkotika i trafiken, utan att misstanke om brott föreligger.

I fråga om integritetsaspekterna är vi av uppfattningen att varken ögonundersökning eller salivprov innebär så stora intrång i den personliga integriteten att dessa i sig är olämpliga tekniker för ändamålet. De båda teknikerna är dessutom tillräckligt tillförlitliga för att kunna användas i sällningssammanhang och uppfyller även i övrigt de krav som bör ställas avseende användarvänlighet och lämplighet.

Åtgärderna avseende sällning ska kunna utföras av polismän samt av tjänstemän vid Kustbevakningen och Tullverket. Förslagen ska införas genom en ny lag som ersätter den nuvarande lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

## Trafiksäkerhetskontrollanter

Polismyndigheten och Trafikverket har föreslagit regeringen att ett system med så kallade trafiksäkerhetskontrollanter införs. Dessa skulle ha befogenheter att genomföra sållningsprov för alkohol. Vi har utvärderat frågan och bedömer att ett sådant system inte bör införas. Vår slutsats grundar sig på följande.

- Med hänsyn till rättssäkerheten bör kontrollanterna inte ges befogenheter att bruka våld, genomföra kroppsbesiktning eller vidta andra utredningsåtgärder.
- Avsaknaden av polisiära befogenheter skulle medföra att kontrollanterna i stor utsträckning var beroende av polisiär assistans. Detta skulle minska effektiviteten i verksamheten och riskera att påverka den samlade polisiära verksamheten negativt.
- En kontrollant skulle ha begränsade möjligheter att agera om ett fordon inte stannar för kontroll, vilket skulle påverka systemets preventiva effekt och dess legitimitet negativt.
- Kontrollanterna skulle ha mycket begränsade möjligheter att ingripa mot övrig brottslighet som upptäcks vid nykterhetskontrollerna. Även detta skulle skada förtroendet för systemet och motverka dess preventiva effekt.
- Det skulle vara svårt att garantera kontrollanternas säkerhet och arbetsmiljö.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 §<sup>1</sup>

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

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., *eller*
4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

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

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

5. 6 kap. 1 e § yrkestrafikförordningen (2012:237).

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

---

Denna lag träder i kraft den ...

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2018:631.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Advokatsamfundet, Arbetsmiljöverket, Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Folkhälsomyndigheten, Förvaltningsrätten i Falun, Integritetsskyddsmyndigheten, IOGT-NTO, Kammarrätten i Stockholm, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Nationalföreningen för trafik-säkerhetens främjande, Näringslivets Transportråd, Polismyndigheten, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, Rättsmedicinalverket, SEKO, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Socialstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, TCO, Tillväxtverket, Tingsrätten i Helsingborg, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tullverket och Åklagarmyndigheten.

Därutöver har yttranden inkommit från Fordonsbesiktningsbranschen och Sveriges Motorcyklister.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Bil Sweden, Blomsterbranschens Riksorganisation, Bolt, Brottsförebyggande rådet, Företagarna, LO, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Motorbranschens Riksförbund Näringslivets Regelnämnd, Riksförbundet Narkotikafritt Samhälle, Saco, Skogsindustrierna, Svenska Turistbussföretagen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner och Uber.