

**Till:**

arbetsmiljöverket; svea hovrätt; hassleholms tingsrätt; förvaltningsrätten i Falun; förvaltningsrätten i Stockholm; registrator; jönköpings tingsrätt; kammarrätten i Sundsvall; Kommerskollegium@kommerskollegium.se; kronofogdemyndigheten@kronofogden.se; info@nnr.se; Jenni Ranhagen; registrator kansli; Regelrådet; Justitieombudsmannen; vt; info@advokatsamfundet.se; info@kommunal.se; juridik@taxiforbundet.se; registrator@transport.se; info@transportforetagen.se; info@akeri.se; trafikanalys; trafikverket; kontakt; tullverket; registrator; imy; kammarrätten i Sundsvall; svea hovrätt; remisser; info@foretagarna.se

**Kopia:**

LI Registrator; LI Remissvar

**Ärende:**

Remiss av promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning. Dnr LI2024/00020

**Datum:**

den 8 januari 2024 14:24:19

**Bilagor:**

[Remissmissiv promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning.pdf](#)  
[Promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning.pdf](#)

Du får inte e-post ofta från ivian.paulino.lorenzo@regeringskansliet.se. [Se varför det här är viktigt](#)

## Remiss av promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning

### Remissinstanser

1. Arbetsmiljöverket
2. Företagarna
3. Förvaltningsrätten i Falun
4. Förvaltningsrätten i Stockholm
5. Hässleholms tingsrätt
6. Integritetsskyddsmyndigheten
7. Justitiekanslern (JK)
8. Jönköpings tingsrätt
9. Kammarrätten i Sundsvall
10. Kommerskollegium
11. Kronofogdemyndigheten
12. Näringslivets Regelnämnd
13. Näringslivets Transportråd
14. Polismyndigheten
15. Regelrådet
16. Riksdagens Ombudsmän (JO)
17. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
18. Svea hovrätt
19. Svenska Advokatsamfundet
20. Svenska Kommunalarbetareförbundet
21. Svenska Taxiförbundet
22. Svenska Transportarbetareförbundet
23. Svenskt Näringsliv
24. Sveriges Bussföretag
25. Sveriges Åkeriföretag
26. Trafikanalys

27. Trafikverket
28. Transportföretagen
29. Transportindustriförbundet
30. Transportstyrelsen
31. Tullverket
32. Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet **senast den 8 april 2024**. Svaren bör lämnas per e-post till [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se). Ange diarienummer LI2024/00020 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Maria Gelin  
Departementsråd



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## Remiss av promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning

### Remissinstanser

1. Arbetsmiljöverket
2. Företagarna
3. Förvaltningsrätten i Falun
4. Förvaltningsrätten i Stockholm
5. Hässleholms tingsrätt
6. Integritetsskyddsmyndigheten
7. Justitiekanslern (JK)
8. Jönköpings tingsrätt
9. Kammarrätten i Sundsvall
10. Kommerskollegium
11. Kronofogdemyndigheten
12. Näringslivets Regelnämnd
13. Näringslivets Transportråd
14. Polismyndigheten
15. Regelrådet
16. Riksdagens Ombudsmän (JO)
17. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
18. Svea hovrätt
19. Svenska Advokatsamfundet
20. Svenska Kommunalarbetareförbundet

21. Svenska Taxiförbundet
22. Svenska Transportarbetareförbundet
23. Svenskt Näringsliv
24. Sveriges Bussföretag
25. Sveriges Åkeriföretag
26. Trafikanalys
27. Trafikverket
28. Transportföretagen
29. Transportindustriförbundet
30. Transportstyrelsen
31. Tullverket
32. Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 8 april 2024**. Svaren bör lämnas per e-post till [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se). Ange diarienummer LI2024/00020 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).



Maria Gelin  
Departementsråd

# Promemoria

## En effektivare och mer rättssäker klampning

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås en ny klampningslag, som ersätter lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I den nya lagen finns bestämmelser om förbud mot ett fordons fortsatta färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på vägtrafikområdet, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med trafikfarliga förare eller fordon. Lagen reglerar också åtgärder – omhändertagande av viss egendom eller klampning av fordon – som får beslutas för att säkerställa att förbudet följs. Förbud och åtgärder ska bestå till dess att ett förskott för sanktionsavgiften har betalats eller när det annars saknas skäl för förbudet. Besluten kan bli föremål för omprövning och överklagande.

I promemorian föreslås också att vissa överträdelser på yrkestrafikområdet ska medföra att en sanktionsavgift påförs tillståndshavaren. Sådan avgift ska påföras vid underlåtenhet att följa anmälningskrav i fråga om fordon och antal anställda eller när ett utlandsregistrerat fordon används i verksamheten i strid med villkoren för detta. Dessa överträdelser ska därför inte längre vara straffbelagda.

Den nya lagen och författningsändringarna i övrigt föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

## Innehållsförteckning

|      |  |    |
|------|--|----|
| 2    | Författningstext .....   | 4  |
| 2.1  | Förslag till klampningslag .....   | 4  |
| 2.2  | Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift .....   | 8  |
| 2.3  | Förslag till ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. ....   | 11 |
| 2.4  | Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....  | 14 |
| 2.5  | Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210) .....  | 15 |
| 2.6  | Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) .....   | 17 |
| 2.7  | Förslag till klampningsförordning .....  | 19 |
| 2.8  | Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter .....                      | 21 |
| 2.9  | Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet .....                                  | 25 |
| 2.10 | Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ..... | 26 |
| 2.11 | Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) .....  | 30 |
| 2.12 | Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ....  | 31 |
| 2.13 | Förslag till förordning om ändring i förordningen (2008:1103) om överlastavgift .....  | 35 |
| 2.14 | Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237) .....  | 36 |
| 2.15 | Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238) .....   | 49 |
| 2.16 | Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) .....  | 53 |
| 2.17 | Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn .....                                | 58 |
| 3    | Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd .....  | 61 |
| 4    | Tidsgränsen för hur länge en åtgärd får bestå tas bort .....   | 61 |
| 5    | Möjligheterna till domstolsprövning utökas .....   | 65 |
| 6    | En ny lag .....  | 68 |
| 6.1  | Bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och åtgärder som får vidtas för att verkställa förbuden bör placeras i samma lag .....                        | 68 |

|      |   |     |
|------|---|-----|
| 6.2  | Bestämmelser i andra författningar om att fortsatt färd får hindras genom klampning.....  | 69  |
| 6.3  | När ska förbud som kan leda till verkställighetsåtgärder få meddelas? .....   | 70  |
| 6.4  | Hur länge ska ett förbud och en åtgärd bestå? .....   | 75  |
| 6.5  | Dagens regler om omprövning och överklagande av åtgärdsbeslut bör tillämpas även på förbudet mot fortsatt färd .....                              | 79  |
| 6.6  | Ökade befogenheter för bilinspektörer .....   | 84  |
| 7    | Ytterligare sanktionsväxlingar för den yrkesmässiga trafiken och taxitrafiken .....   | 88  |
| 7.1  | Sanktionsavgift när en tillståndshavare inte följer krav på att anmäla fordon och antal anställda eller använder fordon i strid med villkor ..... | 88  |
| 7.2  | Bemyndiganden om att meddela föreskrifter om sanktionsavgift.....   | 93  |
| 7.3  | Polismyndigheten och Tullverket bör fortsatt utföra vägkontroller .....   | 94  |
| 8    | Övriga ändringar .....  | 95  |
| 8.1  | Myndigheters beslut om betalningsskyldighet är direkt verkställbara .....   | 95  |
| 8.2  | Författningsteknisk översyn av bestämmelserna om kontroll av yrkesmässig trafik och taxitrafik .....  | 96  |
| 9    | Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....   | 97  |
| 10   | Konsekvenser .....  | 97  |
| 11   | Författningskommentar .....   | 102 |
| 11.1 | Förslaget till klampningslag .....  | 102 |
| 11.2 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift .....  | 113 |
| 11.3 | Förslaget till ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.....   | 116 |
| 11.4 | Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....   | 116 |
| 11.5 | Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210) .....   | 117 |
| 11.6 | Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) .....  | 118 |



## 2 Författningstext

### 2.1 Förslag till klampningslag

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Lagens innehåll och förutsättningar för lagens tillämpning**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd med ett fordon eller fordonståg. Sådana åtgärder består i att förbjuda fortsatt färd, omhändertaga föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget.

Åtgärder enligt denna lag får vidtas endast om det enligt annan lag eller föreskrifter som regeringen har meddelat framgår att fortsatt färd får hindras genom klampning.

#### **Ordförklaringar**

**2 §** Med *klampning* avses i denna lag att ett fordon eller ett fordonståg förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning som hindrar fortsatt färd med fordonet.

**3 §** I denna lag har *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574) och *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

#### **Förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift**

**4 §** En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska förbjuda ett fordons eller fordonstågs fortsatta färd, om ett förskott för sanktionsavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. Om förskottet avser en sanktionsavgift som endast ska påföras föraren, ska förbudet endast gälla fortsatt färd med den föraren.

Polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen får avstå från att förbjuda fortsatt färd, om det finns synnerliga skäl.

#### **Förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen**

**5 §** En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får förbjuda ett fordons fortsatta färd, om fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik eller taxitrafik eller i strid med villkor som har meddelats för ett tillstånd att bedriva taxitrafik.

#### **Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare**

**6 §** En polisman ska förbjuda ett fordons fortsatta färd, om föraren brutit mot bestämmelser om kör- och vilotider vid vägtransporter eller mot bestämmelser om att vara i stånd att framföra fordonet på ett betryggande

sätt och föraren vid fortsatt färd därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

### **Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga fordon**

**7 §** En polisman eller bilinspektör ska förbjuda ett fordonets fortsatta färd, om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet.

### **Upphävande av förbud mot fortsatt färd**

**8 §** En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska inom sitt ansvarsområde

1. upphäva ett förbud enligt 4 § när förskottet har betalats eller när sanktionsavgiften har påförts och betalats, och
2. upphäva ett förbud enligt 5, 6 eller 7 § när det inte längre finns skäl för förbudet.

**9 §** Om det finns synnerliga skäl, får ett förbud mot fortsatt färd upphävas av

1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller bilinspektör, och
2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.

### **Omhändertagande av föremål för att hindra fortsatt färd**

**10 §** Om ett förbud mot fortsatt färd har beslutats enligt denna lag och det kan antas att förbudet inte kommer att följas, får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman omhänderta

1. fordonsnycklar och andra föremål som behövs för att starta eller framföra fordonet eller fordonståget,
2. frakthandlingar, och
3. registrerings skyltar.

Den som har beslutat om omhändertagande ska omgående anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

**11 §** För att söka efter egendom för omhändertagande enligt 10 § får en polisman eller tulltjänsteman kroppsvisitera fordonets förare och genom söka fordonet eller fordonståget, om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Om det finns synnerliga skäl, får även fordonets passagerare kroppsvisiteras.

### **Klampning**

**12 §** Polismyndigheten eller Tullverket får besluta om klampning, om

1. det finns särskilda skäl att anta att ett omhändertagande enligt 10 § inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, eller
2. klampning är lämpligare än ett omhändertagande.

## **Restriktioner för omhändertagande och klampning**

**13 §** En åtgärd enligt 10–12 §§ får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Om tvång behöver användas, ska det ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att uppnå det avsedda resultatet.

**14 §** Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

## **Flytt till lämplig plats**

**15 §** Trots ett förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman medge att fordonet eller fordonståget förs till en annan lämplig plats som tjänstemannen bestämmer.

Vid förbud enligt 5 § får det medges att ett fordon som är registrerat i utlandet omedelbart förs ut ur landet.

## **Delgivning och underrättelse**

**16 §** Ett beslut om förbud mot fortsatt färd, om omhändertagande eller om klampning ska snarast delges föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare. De ska underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras och om möjligheten att begära omprövning.

## **Omprövning**

**17 §** Om föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär det, ska ett beslut om förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning omprövas av

1. Polismyndigheten, om beslutet fattats av en polisman, bilinspektör eller Polismyndigheten, eller
2. Tullverket, om beslutet fattats av en tulltjänsteman eller Tullverket.

Det beslut som fattas med anledning av omprövningen ska vara skriftligt.

## **Överklagande**

**18 §** Ett beslut enligt 17 § som innebär att förbudet eller åtgärden ska bestå får, utan begränsning till viss tid, överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

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

**20 §** Domstolen får besluta att förbudet och åtgärden ska bestå eller att besluten ska upphävas.

## **Skyndsam handläggning**

**21 §** Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas utan dröjsmål.

## **Förfarandet när förbud, omhändertagande eller klampning upphör**

**22 §** När ett förbud, ett omhändertagande eller en klampning upphör, ska föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare underrättas om upphörandet och om hur egendomen eller fordonet kan komma att hanteras.

**23 §** När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna egendomen till någon annan.

Om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

## **Protokoll**

**24 §** Protokoll ska föras över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning. Av protokollet över omhändertagande, klampning eller genomsökning ska det framgå

1. vilket fordon åtgärden rör och vilken egendom som har omhändertagits,

2. vem som har fattat beslut om åtgärden,

3. grunden för beslutet och tidpunkten när det har fattats,

4. vem eller vilka som har deltagit vid åtgärden,

5. vem eller vilka som åtgärden har riktat sig mot,

6. tiden för beslut om åtgärd, och

7. vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet.

Bestämmelser om protokoll över kroppsvisitation finns i 28 kap. rättegångsbalken.

## **Bemyndigande**

**25 §** Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

2. Genom lagen upphävs lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för åtgärder som har vidtagits före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift dels att 1 a, 6, 8 b, 8 d och 11 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas två nya paragrafer, 12 och 13 §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 a §<sup>1</sup>

*Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

*I denna lag har*

*1. de ord och uttryck som används för olika slags fordon och olika vikter samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, och*

*2. ordet bilinspektör samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).*

### 6 §

*Har polisman påträffat fordon som framföres med avgiftspliktig överlast och fortsättes färden med fordonet utan rättelse, utgår överlastavgift särskilt för den fortsatta färden, om polismannen förbjudit denna.*

*Om färd med ett fordon med avgiftspliktig överlast fortsätter trots ett förbud mot fortsatt färd, ska överlastavgift påföras även för den färd som ägt rum efter förbudet.*

### 8 b §<sup>2</sup>

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

*Om förskottet enligt 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.*

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

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2001:560.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1409.

### 8 d §<sup>3</sup>

En polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut enligt 8 b § gäller, ska Polismyndigheten och Transportstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

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

2. upphäva beslutet, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att Transportstyrelsen har beslutat i ärendet om överlastavgift.

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.

### 11 §<sup>4</sup>

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i femte stycket. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen 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

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i 13 §. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen 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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:1409.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2015:444.

överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska 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.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas *hos* den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

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

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

överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. *Om det första överklagandet återkallas eller förfaller* av någon annan anledning, förfaller också det senare *överklagandet*.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas *till* den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

#### 12 §

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

#### 13 §

*En polismans eller bilinspektörs beslut enligt 8 a § och Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som meddelats före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs att 1, 2 c, 7 och 8 §§ lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag gäller, om inte annat följer av lag eller annan författning, egendom som

1. tillfallit staten på grund av förverkande,
  2. tillfallit staten enligt lagen (1938:121) om hittegoods,
  3. tagits i förvar enligt lagen (1974:1065) om visst stöldgoods m.m.,
  4. omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387),
  5. omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken, eller
  6. omfattas av 17 § *andra stycket* lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.
6. omfattas av 23 § *andra stycket* klampningslagen (2024:000).

### 2 c §<sup>2</sup>

Egendom som omfattas av 17 § *andra stycket* lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av en sådan underrättelse som avses i 18 § den lagen eller, om sådan underrättelse inte ska lämnas, efter det att en underrättelse som anges i 11 § samma lag har delgivits. Om egendomen inte hämtas ut inom den tiden, ska egendomen hanteras på det sätt som anges i denna lag.

Egendom som omfattas av 23 § *andra stycket* klampningslagen (2024:000) ska finnas tillgänglig hos Polismyndigheten eller Tullverket för avhämtning i minst en månad efter delgivning av en sådan underrättelse som avses i 17 § den lagen eller, om sådan underrättelse inte ska lämnas, efter det att en underrättelse som anges i 16 § samma lag har *delgetts*. Om egendomen inte hämtas ut inom den tiden, ska egendomen hanteras på det sätt som anges i denna lag.

### 7 §<sup>3</sup>

Gör ägaren eller någon annan rättsinnehavare anspråk på egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgoods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polis-

Om ägaren eller någon annan rättsinnehavare gör anspråk på egendom som *är föremål för en sådan åtgärd som avses i 1 § 3–6*, ska egendomen lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndig-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1438.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1438.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:1438.



lagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska den lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

*Har* egendomen reparerats eller på annat sätt förbättrats, är den som gör anspråk på egendomen enligt första stycket skyldig att betala kostnaden för förbättringen innan egendomen lämnas ut. *Betalas inte* förbättringskostnaden inom en månad efter det att särskild uppmaning *delgivits* rättsinnehavaren, får egendomen säljas i den ordning som anges i denna lag.

het som förvarar egendomen, om den inte redan har sålts eller förstörts.

*Om* egendomen *har* reparerats eller på annat sätt förbättrats, är den som gör anspråk på egendomen enligt första stycket skyldig att betala kostnaden för förbättringen innan egendomen lämnas ut. *Om* förbättringskostnaden *inte betalas* inom en månad efter det att *en* särskild uppmaning *delgetts* rättsinnehavaren, får egendomen säljas i den ordning som anges i denna lag.

#### 8 §<sup>4</sup>

Försäljning av egendom som *tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd* sker för statens räkning.

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

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

Försäljning av egendom som *avses i 7 § första stycket* sker för statens räkning.

*Om* egendomen *har* sålts, har ägaren eller någon annan rättsinnehavare rätt till ersättning. Ersättning betalas inte med högre belopp än som har *inkommit* vid försäljningen. I de fall som avses i 7 § andra stycket ska kostnaden för förbättringen avräknas från ersättningen.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
  2. För egendom som har omhändertagits enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd före den 1 januari 2025 gäller äldre föreskrifter.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § och 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 3 §<sup>1</sup>

I denna lag avses med

*besiktningsorgan*: ett sådant organ som anges i 4 kap. 2 §,

*besiktningstekniker*: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

*bilinspektör*: den som har anställning som bilinspektör hos Polismyndigheten, *bilinspektör*: en tjänsteman inom Polismyndigheten med funktion som bilinspektör,

*tekniker*: den som har uppdrag som tekniker hos Polismyndigheten,

*tillverkare*: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av den nationella typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämelsen, även om han eller hon inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag.

I övrigt har *de beteckningar* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I övrigt har *ord och uttryck* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

### 5 kap.

#### 3 §

*En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som inte är i föreskrivet skick, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet.*

*Om det vid en kontroll enligt 2 kap. 10, 11 eller 13 § framkommer att ett fordon eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick, får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 5 § och 7 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### 5 §<sup>1</sup>

Om ett fordon framförs i strid med förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

### **7 kap.**

#### 4 §<sup>2</sup>

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

1. anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009,

3. bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009,

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2022:465.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2022:465.

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, *och*

5. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag.

5. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss,

6. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag, *och*

7. bestämmelser om anmälningskrav eller om användning av fordon i yrkesmässig trafik som har meddelats med stöd av denna lag.

*Regeringen får även meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om cabotagettransport i förordning (EG) nr 1072/2009.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

## 2.6 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211)

*dels* att 1 kap. 3 och 4 §§ ska upphöra att gälla,

*dels* att 1 kap. 1 och 2 §§, 5 kap. 7 och 8 §§ och rubriken till 1 kap. ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 3 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap. Inledande bestämmelser

### 1 kap. Ordförklaringar

#### 1 §

*Denna lag innehåller bestämmelser om taxitrafik.*

*I denna lag avses med*  
*taxitrafik: trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer, och*  
*taxiförarlegitimation: en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.*

#### 2 §

*Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

*De ord och uttryck som används i denna lag för att beskriva olika slags fordon har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

#### 3 §

*Med bilinspektör avses i denna lag detsamma som i fordonslagen (2002:574).*

### 5 kap.

#### 7 §

*Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till*

*Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen, får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

## 8 §<sup>1</sup>

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av polisman

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av *en* polisman *eller bilinspektör*

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av någon annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, eller

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

*Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.*

*Polismannen eller bilinspektören får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad trots att registreringsskyltarna har tagits om hand.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

## 2.7 Förslag till klampningsförordning

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

### **Föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning**

**2 §** Föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning finns i

- 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
- 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574),
- 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
- 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211),
- 25 b och 32 §§ förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
- 15 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,
- 7 och 7 d §§ förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),
- 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276),
- 10 kap. 1 och 6 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,
- 6 kap. 5 § yrkestrafikförordningen (2012:237), och
- 12 § förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

### **Underrättelser**

**3 §** Underrättelsekyldigheten enligt 16 § klampningslagen (2024:000) ska fullgöras av

1. Polismyndigheten, om beslutet har fattats av Polismyndigheten, en polisman eller en bilinspektör, eller
2. Tullverket, om beslutet har fattats av Tullverket eller en tulltjänsteman.

**4 §** Underrättelseskyldigheten enligt 22 § klampningslagen (2024:000) ska

1. i fråga om omhändertagen egendom fullgöras av den myndighet som förvarar egendomen, och
2. i fråga om klampning fullgöras av den myndighet som beslutat om klampningen.

**5 §** Om Polismyndigheten eller Tullverket upphäver ett förbud mot fortsatt färd eller en åtgärd under tiden som frågan handläggs av domstol, ska myndigheten utan dröjsmål underrätta domstolen om detta.

### **Bemyndigande**

**6 §** Polismyndigheten och Tullverket får inom sina ansvarsområden meddela föreskrifter om verkställigheten av klampningslagen (2024:000)



och denna förordning. Innan sådana föreskrifter meddelas ska myndigheterna höra varandra och Transportstyrelsen.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
2. Genom förordningen upphävs förordningen (2015:17) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

## 2.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Härigenom föreskrivs att 10, 25 a, 25 b, 25 d, 27, 28, 32 och 33 §§ förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 10 §<sup>1</sup>

*Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller på väg är Polismyndigheten. Behörig kontrolltjänsteman är en polisman eller bilinspektör.*

*För kontroller*

*1. på väg är Polismyndigheten behörig kontrollmyndighet och en polisman eller bilinspektör behörig kontrolltjänsteman, och*

*2. i företags lokaler är Transportstyrelsen behörig kontrollmyndighet och en särskilt förordnad tjänsteman vid myndigheten behörig kontrolltjänsteman.*

*Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen. Behörig kontrolltjänsteman är en särskilt förordnad tjänsteman vid styrelsen.*

*Med bilinspektör avses detsamma som i fordonslagen (2002:574).*

### 25 a §<sup>2</sup>

*Om sanktionsavgift enligt 22 a § ska tas ut av någon som inte har hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta att sanktionsavgiften ska betalas i förskott. Förskottet ska betalas till Polismyndigheten.*

*Om den som ska påföras sanktionsavgift enligt 22 a § inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Förskottet ska beräknas enligt 25 § och betalas till Polismyndigheten.*

*Beslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen med uppgift om*

- 1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,*
- 2. vem som har fattat beslutet,*
- 3. vem beslutet riktas mot,*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1257.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2015:32.

4. det fordon som beslutet avser, och

54. datum, tid och plats för beslutet.

### 25 b §<sup>3</sup>

Om det förskott som avses i 25 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen eller bilinspektören besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman eller bilinspektör får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

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

Ett beslut enligt första stycket ska upphävas om färden återupptas av någon annan än den som enligt 22 a § ska påföras sanktionsavgift.

Om förskottet enligt 25 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).

### 25 d §<sup>4</sup>

En polismans eller bilinspektörs beslut om att sanktionsavgiften ska betalas i förskott eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 25 b §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning besluta att

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

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för sanktionsavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2018:624.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2015:32.

2. upphäva det beslut som gäller enligt 25 b §, om det finns synnerliga skäl.

Punkterna 1 och 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift.

*Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.*

#### 27 §<sup>5</sup>

När ett beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.

*Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) gäller och en sanktionsavgift vars verkställighet förbudet syftar till att säkerställa betalas in till Transportstyrelsen, ska styrelsen skyndsamt underrätta Polismyndigheten.*

#### 28 §<sup>6</sup>

Sanktionsavgift får påföras bara om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.

*En sanktionsavgift får inte påföras, om det har gått mer än två år från den tidpunkt då förutsättningarna för att besluta om avgiften uppfylldes, utan att den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig.*

#### 32 §<sup>7</sup>

En polisman ska hindra fortsatt färd med ett fordon som sker i strid mot denna förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats ska en polisman vidare hindra fortsatt färd med ett fordon i fall då AETR

*Om ett fordon framförs i strid med AETR får fortsatt färd hindras genom klampning.*

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2010:1617.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2010:1617.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2013:11.

har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten.

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

33 §<sup>8</sup>

I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i fråga om skriftligt prov enligt 7 §,
2. en polismans eller bilinspektörs beslut enligt 25 a och 25 b §§,      2. en polismans eller bilinspektörs beslut enligt 25 a §, och
- och
3. Transportstyrelsens beslut enligt 25 d §.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som meddelats före ikraftträdandet.

## 2.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet

Härigenom föreskrivs att 15 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 15 §<sup>1</sup>

Om ett fordon framförs i strid *mot* denna förordning eller *mot* en föreskrift som meddelats med stöd av den, *ska en polisman hindra varje fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet.*

Om ett fordon framförs i strid *med* denna förordning eller en föreskrift som meddelats med stöd av den, *får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1259.

## 2.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)<sup>1</sup>

*dels* att rubriken närmast före 7 h § ska utgå,

*dels* att 7, 7 c–7 e, 7 h, 7 i och 8 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före 7 g § ska lyda ”Sanktionsavgiftens betalning”,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 1 a §, och närmast före 7 i § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*1 a §*

*Med bilinspektör avses i denna förordning detsamma som i fordonslagen (2002:574).*

*7 §*

*Om ett fordon framförs i strid mot bestämmelser som avses i denna förordning får en polisman eller en tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.*

*Om ett fordon framförs i strid med bestämmelser som avses i denna förordning, får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

*7 c §<sup>2</sup>*

*Om ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift enligt 5 eller 5 a §, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman vid vägkontrol-*

*Om ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift enligt 5 eller 5 a §, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman vid vägkontrol-*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av förordningens rubrik 2009:1365.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2022:470.

len besluta om förskott för sanktionsavgiften.

*Ett förskott som har beslutats av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Ett förskott som har beslutats av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket.*

len besluta om förskott för sanktionsavgiften. *Förskott som beslutas av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Förskott som beslutas av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket.*

*Beslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen med uppgift om*

- 1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,*
- 2. vem som har fattat beslutet,*
- 3. vem beslutet riktas mot,*
- 4. det fordon som beslutet avser, och*
- 5. datum, tid och plats för beslutet.*

#### 7 d §<sup>3</sup>

*Om det förskott som anges i 7 c § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.*

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

*Om förskottet enligt 7 c § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

#### 7 e §<sup>4</sup>

*Ett beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta*

*Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polisman, bilinspek-*

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2018:622.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2022:470.



färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färdens gäller enligt 7 d §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

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

2. upphäva det beslut som gäller enligt 7 d §, om det finns synnerliga skäl.

Andra stycket 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift.

När ett beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.

törs eller tulltjänstemans beslut om förskott för sanktionsavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.

#### 7 h §<sup>5</sup>

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) gäller och en sanktionsavgift vars verkställighet förbudet syftar till att säkerställa betalas in till Transportstyrelsen, ska styrelsen skyndsamt underrätta

1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller en bilinspektör, eller

2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.

### Preskription av sanktionsavgift

#### 7 i §<sup>6</sup>

Sanktionsavgift får *påföras bara* om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.

Sanktionsavgift får *inte påföras, om det har gått mer än två år från den tidpunkt då förutsättningarna för att besluta om avgiften uppfylldes, utan* att den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig.

#### 8 §<sup>7</sup>

I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Följande beslut får inte överklagas:

- |  |   |
|--|---|
| 1. en polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut enligt 7 c och 7 d §§, och | 1. en polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut enligt 7 c §, och |
| 2. Transportstyrelsens beslut enligt 7 e §.  |   |

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som meddelats före ikraftträdandet.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2014:1439.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2018:622.

## 2.11 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **14 kap.**

#### 15 §<sup>1</sup>

*En polisman ska hindra fortsatt färd som sker i strid mot denna förordning eller mot föreskrift som har meddelats med stöd av den, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet.*

*En polisman ska också hindra fortsatt färd om*

*Om ett fordon framförs i strid med denna förordning eller en föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000). Vid tillämpningen av 9 § klampningslagen ska den fortsatta färden anses utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller innebära en annan väsentlig olägenhet, om*

1. totalvikten för ett fordon överskridits med mer än 10 procent,
2. det tillåtna axel-, boggi-, eller trippelaxeltrycket överskridits med mer än 10 procent, eller
3. bruttovikten för ett fordon eller den sammanlagda bruttovikten för ett fordonståg överskridits med mer än 10 procent, såvida inte särskilda skäl föranleder annat.

Det som sägs i andra stycket 3 gäller oavsett om överlasten beror på lasten eller antalet passagerare

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.

## 2.12 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

*dels* att rubriken närmast före 10 kap. 11 § ska utgå,

*dels* att 7 kap. 1 §, 10 kap. 1, 5, 6, 8, 11, 12 och 14 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före 10 kap. 10 § ska lyda ”Sanktionsavgiftens betalning”,

*dels* att det närmast före 10 kap. 12 § ska införas en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 kap.

#### 1 §<sup>1</sup>

*Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller på väg är Polismyndigheten. Behörig kontrolltjänsteman är en polisman eller bilinspektör.*

*För kontroller*

*1. på väg är Polismyndigheten behörig kontrollmyndighet och en polisman eller bilinspektör behörig kontrolltjänsteman, och*

*2. i företags lokaler är Transportstyrelsen behörig kontrollmyndighet och en särskilt förordnad tjänsteman vid myndigheten behörig kontrolltjänsteman.*

*Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen. Behörig kontrolltjänsteman är en särskilt förordnad tjänsteman vid styrelsen.*

*Med bilinspektör avses detsamma som i fordonslagen (2002:574).*

### 10 kap.

#### 1 §<sup>2</sup>

*En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som sker i strid mot denna förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten*

*Om ett fordon framförs i strid med förordning (EG) 561/2006 får fortsatt färd hindras genom klampning.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1273.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2007:216.

eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats skall en polisman vidare hindra fortsatt färd med ett fordon i fall då förordningen (EG) 561/2006 har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten.

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

#### 5 §<sup>3</sup>

Om den som enligt 9 kap. 7 § första stycket 1, 8 § första eller andra stycket eller 9 § ska påföras sanktionsavgift inte har sin hemvist i Sverige ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Om den som ska påföras sanktionsavgift enligt 9 kap. 7 § första stycket 1, 8 § första eller andra stycket eller 9 § inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Förskottet ska beräknas enligt 3 § och betalas till Polismyndigheten.

*Förskottet ska beräknas enligt 3 §.  
Förskottet ska betalas till Polismyndigheten.*

*Beslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen med uppgift om*

- 1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,*
- 2. vem som har fattat beslutet,*
- 3. vem beslutet riktas mot,*
- 4. det fordon som beslutet avser, och*
- 5. datum, tid och plats för beslutet.*

#### 6 §<sup>4</sup>

Om det förskott som anges i 5 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen eller bilinspektören besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman eller bilinspektör får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

Om förskottet enligt 5 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2021:310.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2018:623.

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

*Ett beslut enligt första stycket ska upphävas om färden återupptas av någon annan än den som enligt 9 kap. 9 § ska påföras sanktionsavgift.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

## 8 §<sup>5</sup>

*En polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.*

*Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 6 §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning*

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

*2. upphäva det beslut som gäller enligt 6 §, om det finns synnerliga skäl.*

*Punkterna 1 och 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift.*

*Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för sanktionsavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som*

*1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och*

*2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål.*

*Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.*

*Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.*

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2015:35.

11 §<sup>6</sup>

*När ett beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.*

*Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) gäller och en sanktionsavgift vars verkställighet förbudet syftar till att säkerställa betalas in till Transportstyrelsen, ska styrelsen skyndsamt underrätta Polismyndigheten.*

Preskription av sanktionsavgift

12 §<sup>7</sup>

Sanktionsavgift får *påföras bara* om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.

Sanktionsavgift får *inte påföras, om det har gått mer än två år från den tidpunkt då förutsättningarna för att besluta om avgiften uppfylldes, utan* att den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig.

14 §<sup>8</sup>

Transportstyrelsens beslut enligt 2 kap. 3 § får överklagas till regeringen. I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Följande beslut får inte överklagas:

1. Polismyndighetens beslut enligt 5 kap. 9 §,
2. en polismans eller bilinspektörs beslut enligt 5 och 6 §§, och
2. en polismans eller bilinspektörs beslut enligt 5 §, och
3. Transportstyrelsens beslut enligt 8 §.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som meddelats före ikraftträdandet.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2010:1620.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2010:1620.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2018:623.

## 2.13 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2008:1103) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2008:1103) om överlastavgift ska införas två nya paragrafer, 3 och 4 §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### *3 §*

*Polismyndigheten ska utan dröjsmål skriftligen till Transportstyrelsen rapportera ett beslut om förskott enligt 8 a § lagen (1972:435) om överlastavgift med uppgift om*

- 1. grunden för beslutet om förskott och förskottsbeloppet,*
  - 2. vem som har fattat beslutet,*
  - 3. hur förskottet har beräknats,*
  - 4. vem beslutet riktas mot,*
  - 5. vilket fordon beslutet avser,*
- och*
- 6. datum, tid och plats för beslutet.*

### *4 §*

*Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) gäller och en överlastavgift vars verkställighet förbudet syftar till att säkerställa betalas in till Transportstyrelsen, ska styrelsen skyndsamt underrätta Polismyndigheten.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.



## 2.14 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafikförordningen (2012:237)<sup>1</sup>

*dels* att 4 kap., 6 kap. 2 a § och 7 kap. 2 och 3 §§ ska upphöra att gälla, *dels* att rubrikerna närmast före 1 kap. 2 § och 2 kap. 3 och 5 §§, rubriken närmast efter 6 kap. 1 § och rubriken närmast före 6 kap. 2 § ska utgå,

*dels* att nuvarande 1 kap. 2 och 4–6 §§ och 2 kap. 3–6 §§ ska betecknas 1 kap. 4 och 6 §§ och 2 kap. 3 och 5–9 §§,

*dels* att 1 kap. 1 § och den nya 4 §, den nya 2 kap. 3 och de nya 5–9 §§, 6 kap. 1–6 och 9 §§ och 7 kap. 1 §, rubrikerna till 1 och 6 kap. och rubrikerna närmast före den nya 2 kap. 3 § och 6 kap. 1 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före 6 kap. 8 § ska lyda ”Sanktionsavgiftens betalning”,

*dels* att rubrikerna närmast före 1 kap. 4 § och 2 kap. 4 och 5 §§ ska sättas närmast före de nya 1 kap. 6 §, 2 kap. 7 respektive 8 §,

*dels* att det ska införas ett nytt kapitel, 4 kap., sex nya paragrafer, 1 kap. 2, 3 och 5 §§, 2 kap. 4 §, 5 kap. 5 § och 6 kap. 8 a §, och närmast före den nya 1 kap. 2 §, den nya 1 kap. 4 § och den nya 2 kap. 8 § nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap. Allmänna bestämmelser**

### **1 kap. Tillämpning av förordningen och anslutande bestämmelser**

1 §<sup>2</sup>

Denna förordning *innehåller föreskrifter som ansluter till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG samt yrkestrafiklagen (2012:210).*

*Fordonsbegreppen i denna förordning har samma betydelse som i*

Denna förordning ansluter till *yrkestrafiklagen (2012:210) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

4 kap. 2 § 2023:483

4 kap. 3 § 2023:483

4 kap. 3 a 2023:483

4 kap. 4 § 2023:483

4 kap. 5 § 2022:473

4 kap. 7 § 2021:1305

4 kap. 8 § 2021:1305

4 kap. 9 § 2021:1305

7 kap. 2 § 2014:1285

7 kap. 3 § 2014:1285.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2019:400.

lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Bestämmelser om registrering av tillståndsinnehav m.m. enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och yrkestrafiklagen finns i vägtrafikdataförordningen (2019:382).

I förordningen (1999:1134) om belastningsregister och förordningen (1999:1135) om misstankeregister finns bestämmelser om rätt för Transportstyrelsen att få uppgifter ur dessa register.

### **Ordförklaringar**

#### 2 §

*De ord och uttryck som används i denna förordning för att beskriva olika slags fordon har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

#### 3 §<sup>3</sup>

*Med bilinspektör avses i denna förordning detsamma som i fordonslagen (2002:574).*

### **Undantag från tillämpning**

#### 2 §

*Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210) och denna förordning ska inte tillämpas på företag som uteslutande bedriver*

1. transporter med uttryckningsfordon,
2. transporter av döda,
3. transporter av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,
4. transporter som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,
5. transporter som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,
6. transporter av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av dessa produkter, eller
7. transporter med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

*Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafikla-*

#### 4 §<sup>4</sup>

*Förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210) och denna förordning ska inte tillämpas på företag som uteslutande bedriver*

<sup>3</sup> Tidigare 1 kap. 3 § upphävd genom 2021:1305.

<sup>4</sup> Senaste lydelse av tidigare 1 kap. 2 § 2021:1305.

gen (2012:210) och denna förordning ska heller inte tillämpas på företag som bedriver transporter av sällskapsdjur, med undantag av hästar, om

1. transporten utförs i samband med ett omhändertagande enligt djurskyddslagen (2018:1192) eller lagen (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter, och

2. transporten utförs med lätt lastbil eller personbil med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton.

Andra stycket gäller endast om transporter inte utgör företagets huvudsakliga verksamhet.

## 5 §

Förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210) och denna förordning ska inte tillämpas på företag som bedriver transporter av sällskapsdjur, om transporter

1. utförs i samband med ett omhändertagande enligt djurskyddslagen (2018:1192) eller lagen (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter,

2. utförs med lätt lastbil eller personbil med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton,

3. inte utgör företagets huvudsakliga verksamhet, och

4. inte avser hästar.

## 2 kap.

**Undantag från examensprov i yrkeskunnande**

1 kap. 5 §

Trafikverket utformar och anordnar skriftliga examensprov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 6 § yrkestrafiklagen (2012:210).

Den som genom användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid prov enligt första stycket ska stängas av från deltagande i sådana prov under ett

**Examensprov i yrkeskunnande**

3 §<sup>5</sup>

eller två år från tidpunkten för försöket.

Vid bedömningen av avstängningstidens längd ska det särskilt beaktas hur allvarlig överträdelsen har varit, hur svårupptäckt användningen av ett otillåtet hjälpmedel eller ett annat vilseledande har varit och andra liknande omständigheter.

#### 4 §

Den som genom användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid ett prov som avses i 3 § ska stängas av från deltagande i sådana prov under ett eller två år från tidpunkten för försöket.

Vid bedömningen av avstängningstidens längd ska det särskilt tas hänsyn till hur allvarlig överträdelsen har varit, hur svårupptäckt användningen av ett otillåtet hjälpmedel eller ett annat vilseledande har varit och andra liknande omständigheter.

Ett beslut om avstängning gäller omedelbart.

#### 1 kap. 6 §

Frågor om avstängning enligt 5 § prövas av Trafikverket.

Ett beslut om avstängning gäller omedelbart.

#### 5 §<sup>6</sup>

Frågor om avstängning enligt 4 § prövas av Trafikverket.

#### 3 §

Transportstyrelsen får *medge* undantag från skyldigheten att avlägga examensprov i yrkeskunnande enligt artikel 8.7 eller 9 första stycket i förordning (EG) nr 1071/2009.

#### 6 §<sup>7</sup>

Transportstyrelsen får *i ett enskilt fall besluta om* undantag från skyldigheten att avlägga examensprov i yrkeskunnande enligt artikel 8.7 eller 9 första stycket i förordning (EG) nr 1071/2009.

<sup>6</sup> Senaste lydelse av tidigare 1 kap. 6 § 2022:1480.

<sup>7</sup> Senaste lydelse av tidigare 2 kap. 3 § 2021:1305.

#### 4 §

Ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska innehålla

1. tillståndshavarens namn, postadress, personnummer eller organisationsnummer,

2. adress till företagets driftscentrum, om annan än *postadressen*,

3. uppgifter om den trafik som tillståndet avser, *och*

4. uppgift om huruvida tillståndet begränsats till en viss tid.

*Beslutet ska också innehålla uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 och 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210).*

*Tillståndet ska vidare innehålla upplysningar om innehållet i 5 § och 4 kap. 2, 6 och 8 §§ samt en upplysning om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.*

#### 5 §

Tillståndshavaren ska anmäla till Transportstyrelsen om en verkställande direktör eller någon som *prövats* enligt 2 kap. 2 § andra stycket, 3 § eller 5 a § yrkestrafik-

#### 7 §<sup>8</sup>

1. tillståndshavarens namn *och* postadress *samt* personnummer eller organisationsnummer,

2. adress till företagets driftscentrum, om *den adressen är en annan än tillståndshavarens postadress*,

3. uppgifter om den trafik som tillståndet avser,

4. uppgift om huruvida tillståndet begränsats till en viss tid,

5. *uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 och 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210), och*

6. *upplysningar om innehållet i 8 § och 4 kap. 2, 10, 13 och 14 §§ samt en upplysning om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.*

#### **Anmälan av trafikansvariga och andra som ska prövas**

#### 8 §<sup>9</sup>

Tillståndshavaren ska anmäla till Transportstyrelsen om en verkställande direktör eller någon som *har prövats eller ska prövas* enligt 2 kap. 2 § andra stycket, 3 § eller

<sup>8</sup> Senaste lydelse av tidigare 2 kap. 4 § 2022:473.

<sup>9</sup> Senaste lydelse av tidigare 2 kap. 5 § 2022:473.

lagen (2012:210) byts ut. *Detsamma gäller om någon sådan person tillkommer.*

5 a § yrkestrafiklagen (2012:210) byts ut *eller* tillkommer.

6 §

Det som *föreskrivits* om ansökan om tillstånd och prövning av en sådan ansökan i 1–3 §§ gäller i tillämpliga delar en anmälan enligt artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009 *eller* 5 § och prövningen med anledning av en sådan anmälan.

9 §

*För en* anmälan enligt 8 § *eller* artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009 och *för* prövningen med anledning av en sådan anmälan gäller i tillämpliga delar det som *sägs* i 1, 2 och 6 §§ om ansökan om tillstånd och prövning av en sådan ansökan.

*Föreslagen lydelse*

## **4 kap. Kontrollen av yrkesmässig trafik**

### **Tillsynsmyndighet**

1 § Transportstyrelsen utövar den tillsyn som avses i 4 kap. 10 § yrkestrafiklagen (2012:210).

### **Anmälan av fordon för användning i yrkesmässig trafik**

2 § Innan ett annat fordon än ett släpfordon används i yrkesmässig trafik enligt ett tillstånd att bedriva sådan trafik, ska tillståndshavaren anmäla fordonet till Transportstyrelsen.

3 § Det fordon som anmäls ska uppfylla

1. de krav i fråga om registrering och om beskaflenhet och utrustning som följer av lagen (2019:370) om fordons registrering och användning, förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, fordonsförordningen (2009:211) och föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonstyp och de trafikslag som tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik avser, eller

2. krav som motsvarar de krav som avses i 1, om fordonet är registrerat i utlandet.

4 § Anmälan ska vara skriftlig och innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer.

Om anmälan avser ett fordon som innehas med nyttjanderätt, ska det anges i anmälan. En kopia av nyttjanderättsavtalet ska ges in, om Transportstyrelsen begär det.

5 § Om anmälan innebär en utökning av antalet fordon som ska användas enligt tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik, ska det med anmälningshandlingarna följa en kompletterande utredning om att kravet på

ekonomiska resurser enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 1071/2009 är uppfyllt.

**6 §** Om anmälan avser ett fordon som är registrerat i utlandet, ska tillståndshavaren visa att det finns särskilda skäl att använda fordonet i yrkesmässig trafik samt ge in ett utländskt registreringsbevis och handlingar som styrker att fordonet uppfyller 3 § andra stycket 2.

**7 §** Trots 6 § behöver särskilda skäl inte visas, om

1. tillståndshavaren använder det utlandsregistrerade fordonet för gods-transporter under en period av högst två på varandra följande månader under ett kalenderår, och

2. antalet sådana utlandsregistrerade fordon

a) inte är fler än ett, om tillståndshavarens fordonspark består av fler än ett men färre än fyra fordon, eller

b) inte överstiger det antal som motsvarar 25 procent av tillståndshavarens fordonspark (det antal som motsvarar 25 procent får avrundas uppåt till närmaste heltal).

Med tillståndshavarens fordonspark avses de svenskregistrerade fordon för godstransporter som enligt bilaga 3 avsnitt 2.2 vägtrafikdataförordningen (2019:382) är registrerade på tillståndshavaren.

### **Transportstyrelsens kontroll**

**8 §** Transportstyrelsen ska kontrollera att ett anmält fordon uppfyller kraven i 3 § och att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det.

För svenskregistrerade fordon görs kontrollen i vägtrafikregistret i fråga om uppgifter som ska framgå av registret.

**9 §** Om det antal motordrivna fordon som tillståndshavaren ska använda utökas, ska Transportstyrelsen pröva om tillståndshavaren uppfyller

1. kravet på kapital och reserver i 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen (2012:210), och

2. kravet på gott anseende enligt artikel 3.1 b i förordning (EG) nr 1071/2009 och viljan och förmågan att uppfylla skyldigheterna mot det allmänna enligt 2 kap. 5 a § yrkestrafiklagen, om inte en sådan prövning nyligen har gjorts eller av andra skäl framstår som obehövlig.

### **Användning av anmälda fordon**

**10 §** Ett fordon som ska anmälas enligt 2 § får inte användas i yrkesmässig trafik förrän

1. en anmälan som uppfyller kraven i 4 och 5 §§ har kommit in till Transportstyrelsen, om fordonet är svenskregistrerat, eller

2. det är registrerat i vägtrafikregistret att tillståndshavaren använder fordonet med stöd av sitt yrkestrafiktillstånd, om fordonet är utlandsregistrerat.

**11 §** Ett anmält utlandsregistrerat fordon som innehas med nyttjanderätt får användas av tillståndshavaren endast om

1. fordonet uteslutande står till tillståndshavarens förfogande,
2. fordonet körs av anställda hos tillståndshavaren eller, om tillståndshavaren är en fysisk person, av tillståndshavaren själv, och
3. nyttjanderättsavtalet inte är förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.

**12 §** Tillståndshavaren ska säkerställa att följande handlingar medförs i ett anmält utlandsregistrerat fordon som innehas med nyttjanderätt:

1. nyttjanderättsavtalet eller en kopia av avtalet eller en del av det, med uppgifter om

- a) fordonets registreringsnummer,
- b) fordonets ägare,
- c) vem som har nyttjanderätt, och
- d) avtalets start- och slutdatum, och

2. förarens anställningsavtal eller liknande handling med uppgift om att föraren har en pågående anställning hos tillståndshavaren, om föraren inte är tillståndshavaren själv.

Tillståndshavaren ansvarar för att handlingarna tillhandahålls vid en vägkontroll på begäran av en polisman eller bilinspektör.

### **Anmälan av ändringar i fråga om fordon**

**13 §** Om ett fordon som har anmälts enligt 2 § ska ändras så att det inte längre uppfyller kraven enligt 3 § eller om fordonet inte längre ska användas enligt tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik, ska tillståndshavaren anmäla detta till Transportstyrelsen innan fordonet ändras eller tas i bruk för annan trafik.

### **Anmälan av antal anställda**

**14 §** Tillståndshavaren ska senast den 31 mars varje år skriftligen anmäla till Transportstyrelsen hur många anställda som företaget hade vid utgången av föregående år. Av anmälan ska det framgå hur många av de anställda som är förare som normalt är stationerade i Sverige.

### **Övriga uppgifter för kontrollen**

**15 §** Tillståndshavaren ska på begäran av Transportstyrelsen ge in de uppgifter som Transportstyrelsen behöver för att kunna kontrollera att tillståndshavaren fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009.

### **Vägkontroller**

**16 §** Polismyndigheten och Tullverket utför kontroller på väg av att fordon framförs i enlighet med yrkestrafiklagen (2012:210) och denna förordning.



**5 kap.**

5 §

*Om en polisman eller bilinspektör vid en vägkontroll upptäcker en överträdelse av 4 kap. 2, 10, 11, 12 eller 13 §, ska Polismyndigheten anmäla det till Transportstyrelsen.*

**6 kap. Ansvarsbestämmelser och överklagande**

***Straffbestämmelser***

*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 2, 6, 7 eller 8 § döms till penningböter.*

**6 kap. Sanktioner och överklagande**

***Sanktionsavgifter***

1 §<sup>10</sup>

*En sanktionsavgift ska påföras*

*1. det företag som inte följer kravet i 3 kap. 2 § att visa upp bevis om tillstånd,*

*2. den tillståndshavare som inte följer krav på underrättelse i artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055,*

*3. den tillståndshavare som inte följer krav på anmälan i 2 kap. 8 § eller 4 kap. 13 eller 14 §,*

*4. den tillståndshavare som inte följer krav på anmälan i 4 kap. 2 § eller som använder fordon i strid med 4 kap. 10 §,*

*5. den tillståndshavare som använder fordon i strid med 4 kap. 11 §, och*

*6. den tillståndshavare som inte följer kravet i 4 kap. 12 § att tillhandahålla handlingar.*

*Sanktionsavgift enligt första stycket 6 ska inte påföras om sanktionsavgift kan påföras enligt första stycket 5.*

## 2 §<sup>11</sup>

*En sanktionsavgift om 10 000 kronor ska påföras det företag som inte följer kravet i 3 kap. 2 § på att visa upp bevis om tillstånd.*

*Sanktionsavgiften är*  
– 7 500 kronor i fall som avses i 1 § första stycket 6, och  
– 10 000 kronor i övriga fall.

## 3 §<sup>12</sup>

*Frågor om påförande av sanktionsavgift enligt 2 och 2 a §§ prövas av Transportstyrelsen.*

*Frågor om påförande av sanktionsavgift prövas av Transportstyrelsen.*

*Innan sanktionsavgift påförs ska företaget ges tillfälle att yttra sig.*

*Sanktionsavgiften får sättas ned eller efterges om det finns särskilda skäl.*

## 4 §<sup>13</sup>

*Om ett företag som ska påföras sanktionsavgift enligt 2 § inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.*

*Om ett företag som ska påföras sanktionsavgift enligt 1 § första stycket 1 inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Förskott som beslutas av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Förskott som beslutas av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket.*

*Ett förskott som har beslutats av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Ett förskott som har beslutats av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket.*

*Beslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen med uppgift om*

*1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,*

*2. vem som har fattat beslutet,*

*3. vem beslutet riktas mot,*

*4. det fordon som beslutet avser, och*

*5. datum, tid och plats för beslutet.*

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2022:473.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2022:474.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2022:473.

## 5 §<sup>14</sup>

Om det förskott som anges i 4 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

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

Om förskottet enligt 4 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).

## 6 §<sup>15</sup>

Ett beslut om förskott för sanktionsavgift eller att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 5 §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

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

2. upphäva det beslut som gäller enligt 5 §, om det finns synnerliga skäl.

Andra stycket 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift.

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut om förskott för sanktionsavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2022:473.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2022:473.

*och underställning ännu inte ägt rum.*

#### 8 a §

*Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) gäller och en sanktionsavgift vars verkställighet förbudet syftar till att säkerställa betalas in till Transportstyrelsen, ska styrelsen skyndsamt underrätta*

*1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller en bilinspektör, eller*

*2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.*

#### Övriga bestämmelser om sanktionsavgift

#### Preskription av sanktionsavgift

#### 9 §<sup>16</sup>

En sanktionsavgift får *påföras bara* om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.

En sanktionsavgift får *inte påföras*, om *det från den tidpunkt då förutsättningarna för att besluta om avgiften uppfylldes har gått mer än två år utan att den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig.*

### 7 kap.

#### 1 §<sup>17</sup>

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om *prov* i yrkeskunnande *för tillstånd att bedriva yrkesmäs-sig trafik.*

Transportstyrelsen får meddela

*1. ytterligare föreskrifter om de examensprov i yrkeskunnande som avses i 2 kap. 3 §, och*

*2. föreskrifter om verkställighet av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210) och denna förordning, dock inte om det som omfattas av Polismyndighetens bemyndigande i 2 a § eller Tullverkets bemyndigande i 3 a §.*

*Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om verkställighet av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210) och*

<sup>16</sup> Senaste lydelse 2022:473.

<sup>17</sup> Senaste lydelse 2012:627.

*denna förordning, dock inte i fall  
som avses i 2-4 §§.*

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

## 2.15 Förslag till förordning om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238)

Häri genom föreskrivs i fråga om taxitrafikförordningen (2012:238)<sup>1</sup>

*dels* att 4 kap., 8 kap. 4 och 5 §§ ska upphöra att gälla,

*dels* att 2 kap. 9 §, 5 kap. 6 och 7 §§, 7 kap. 1 och 4 §§, 8 kap. 3 § och rubriken till 8 kap. ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas ett nytt kapitel, 4 kap., och en ny paragraf, 6 kap. 4 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### 9 §

Ett beslut om taxitrafiktillstånd ska innehålla

1. tillståndshavarens namn, adress, personnummer eller organisationsnummer, *och*

2. de villkor och begränsningar som gäller för trafiken.

1. tillståndshavarens namn *och* adress *samt* personnummer eller organisationsnummer,

2. de villkor och begränsningar som gäller för trafiken, *och*

3. *upplysningar om innehållet i 10 § och 4 kap. 2, 8 och 9 §§ samt en upplysning om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.*

Om tillståndshavaren är en juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), ska beslutet också innehålla uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats enligt 2 kap. 6 § andra stycket och 7 § taxitrafiklagen (2012:211).

*Tillståndet ska vidare innehålla upplysningar om innehållet i 10 § och 4 kap. 2 och 6 §§ samt en upplysning om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.*

## **4 kap. Kontrollen av taxitrafik**

### **Tillsynsmyndighet**

**1 §** Transportstyrelsen utövar den tillsyn som avses i 4 kap. 16 § taxitrafiklagen (2012:211).

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
4 kap. 2 § 2014:1092  
4 kap. 3 § 2014:1092  
4 kap. 4 § 2019:401  
8 kap. 4 § 2014:1286  
8 kap. 5 § 2014:1286.

## **Anmälan av fordon för användning i taxitrafik**

**2 §** En personbil eller en lätt lastbil som ska användas i taxitrafik enligt ett taxitrafiktillstånd ska anmälas till Transportstyrelsen av tillståndshavaren.

**3 §** Fordon som anmäls ska uppfylla de krav i fråga om registrering och om beskaflenhet och utrustning som följer av lagen (2019:370) om fordons registrering och användning, förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, fordonsförordningen (2009:211) och föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonstyp som taxitrafiktillståndet avser.

**4 §** Anmälan ska vara skriftlig och innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer.

Om anmälan avser ett fordon som innehas med nyttjanderätt, ska det anges i anmälan. En kopia av nyttjanderättsavtalet ska ges in, om Transportstyrelsen begär det.

**5 §** Om anmälan innebär en utökning av antalet fordon som ska användas enligt taxitrafiktillståndet, ska det med anmälningshandlingarna följa en kompletterande utredning om att kravet på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 9 § taxitrafiklagen (2012:211) är uppfyllt.

## **Transportstyrelsens kontroll**

**6 §** Transportstyrelsen ska i vägtrafikregistret kontrollera att ett anmält fordon uppfyller kraven i 3 §, och att tillståndshavaren äger fordonet. Om tillståndshavaren inte äger fordonet, ska Transportstyrelsen kontrollera att tillståndshavaren har nyttjanderätt till det.

**7 §** Om en utökning sker av det antal personbilar eller lätta lastbilar som tillståndshavaren ska använda, ska Transportstyrelsen pröva om tillståndshavaren uppfyller

1. kravet på ekonomiska resurser i 2 kap. 9 § taxitrafiklagen (2012:211), och

2. lämpligheten i övrigt enligt 2 kap. 5 § taxitrafiklagen, om inte en sådan prövning nyligen har gjorts eller av andra skäl framstår som obehövlig.

Prövningen enligt första stycket 2 ska inte omfatta lämplighet i fråga om yrkeskunnande.

## **Användning av anmälda fordon**

**8 §** Ett fordon får inte användas i taxitrafik förrän en anmälan som uppfyller kraven i 3–5 §§ har kommit in till Transportstyrelsen.

## **Anmälan av ändringar i fråga om fordon**

**9 §** Om ett fordon som har anmälts enligt 2 § ska ändras så att det inte längre uppfyller kraven enligt 3 § eller om fordonet inte längre ska användas enligt taxitrafiktillståndet, ska tillståndshavaren anmäla detta till Transportstyrelsen innan fordonet ändras eller tas i bruk för annan trafik.

## Vägkontroller

**10 §** Polismyndigheten och Tullverket utför kontroller på väg av att fordon framförs i enlighet med taxitrafiklagen (2012:211), denna förordning och villkor meddelade med stöd av taxitrafiklagen.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### 6 §

Vid färd med ett fordon vars registreringsskyltar har tagits om hand ska det i fordonet finnas ett bevis om en polisman *eller tulltjänstemans* medgivande enligt 5 kap. 8 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Vid färd med ett fordon vars registreringsskyltar har tagits om hand ska det i fordonet finnas ett bevis om en polisman medgivande enligt 5 kap. 8 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

#### 7 §<sup>2</sup>

Registreringsskyltar som har tagits om hand ska förvaras hos Polismyndigheten *respektive Tullverket* under en vecka efter omhändertagandet. Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att ett sådant förhållande som avses i 5 kap. 8 § första stycket taxitrafiklagen (2012:211) inte längre gäller. Om skyltarna inte återlämnas ska myndigheten förstöra dem.

Registreringsskyltar som har tagits om hand ska förvaras hos Polismyndigheten under en vecka efter omhändertagandet. Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att ett sådant förhållande som avses i 5 kap. 8 § första stycket taxitrafiklagen (2012:211) inte längre gäller. Om skyltarna inte återlämnas ska myndigheten förstöra dem.

### **6 kap.**

#### 4 §

*Om en polisman eller bilinspektör vid en vägkontroll upptäcker en överträdelse av 4 kap. 2, 8 eller 9 §, ska Polismyndigheten anmäla det till Transportstyrelsen.*

### **7 kap.**

#### 1 §<sup>3</sup>

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 13 §, 4 kap. 2 *eller* 6 § eller 5 kap. 6 § döms till penningböter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 13 § eller 5 kap. 6 § döms till penningböter.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1286.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2022:476.



4 §<sup>4</sup>

En sanktionsavgift om 10 000 kronor ska påföras den tillståndshavare som inte följer krav på anmälan i 2 kap. 10 §.

En sanktionsavgift om 10 000 kronor ska påföras den tillståndshavare som inte följer krav på anmälan i 2 kap. 10 § *eller 4 kap. 9 § eller använder ett fordon i strid med 4 kap. 8 §.*

**8 kap. Övriga bestämmelser**

**8 kap. Bemyndiganden, undantag och avgifter**

3 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställighet av taxi- trafiklagen (2012:211) och denna förordning, dock inte *i fall som avses i 4–6 §§.*

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställighet av taxi- trafiklagen (2012:211) och denna förordning, dock inte *om det som omfattas av Polismyndighetens bemyndigande i 6 §.*

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

## 2.16 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 3 § och bilaga 3 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **6 kap.**

#### **3 §<sup>1</sup>**

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i det register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till brott som avses i följande bestämmelser:

1. 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 3 kap. 11 § brottsbalken,

2. 4 kap. brottsbalken,

3. 6 kap. 1, 1 a, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 10 a, 11 eller 12 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 6 kap. 15 § brottsbalken,

4. 8 kap. 1, 4, 4 a, 5, 6 eller 7 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 8 kap. 12 § brottsbalken,

5. 9 kap. 1, 3, 4, 5, 6 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 9 kap. 11 § brottsbalken,

6. 10 kap. 1, 3 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 10 kap. 9 § brottsbalken,

7. 11 kap. brottsbalken,

8. 12 kap. 3 § brottsbalken eller 12 kap. 3 och 5 §§ brottsbalken.

9. 13 kap. brottsbalken,

10. 14 kap. 1, 2, 3 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 14 kap. 13 § brottsbalken,

11. 15 kap. 1, 10, 11 eller 12 § brottsbalken eller 15 kap. 1 och 15 §§ brottsbalken,

– 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 3 kap. 11 § brottsbalken,

– 4 kap. brottsbalken,

– 6 kap. 1, 1 a, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 10 a, 11 eller 12 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 6 kap. 15 § brottsbalken,

– 8 kap. 1, 4, 4 a, 5, 6 eller 7 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 8 kap. 12 § brottsbalken,

– 9 kap. 1, 3, 4, 5, 6 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 9 kap. 11 § brottsbalken,

– 10 kap. 1, 3 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 10 kap. 9 § brottsbalken,

– 11 kap. brottsbalken,

– 12 kap. 3 § brottsbalken eller 12 kap. 3 och 5 §§ brottsbalken.

– 13 kap. brottsbalken,

– 14 kap. 1, 2, 3 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 14 kap. 13 § brottsbalken,

– 15 kap. 1, 10, 11 eller 12 § brottsbalken eller 15 kap. 1 och 15 §§ brottsbalken,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2022:1482.

12. 16 kap. 10 a § eller 16 kap. 10 a och 17 §§ brottsbalken,  
 13. 17 kap. 1, 2, 4, 5 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 17 kap. 16 § brottsbalken,  
 14. 29 kap. 1 eller 4 a § miljöbalken,  
 15. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,  
 16. narkotikastrafflagen (1968:64),  
 17. skattebrottslagen (1971:69),  
 18. lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands,  
 19. 30 § första, andra, tredje eller fjärde stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,  
 20. 3 eller 3 a § lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel eller någon av dessa paragrafer och 4 § samma lag,  
 21. 20 kap. 3, 4, 5 eller 7 § sjölagen (1994:1009),  
 22. 9 kap. 1 eller 1 a § vapenlagen (1996:67),  
 23. 9 kap. 2 eller 3 § körkortslagen (1998:488),  
 24. 20 eller 21 § lagen (1998:492) om biluthyrning,  
 25. 5 kap. 1, 1 a eller 1 b § lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter,  
 26. 4 § lagen (1999:42) om förbud mot vissa hälsofarliga varor,  
 27. 45 h § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,  
 28. lagen (2000:1225) om straff för smuggling,  
 29. 5 kap. 1 § fordonslagen (2002:574),  
 30. 25, 26 eller 26 a § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,  
 31. 20 kap. 8 eller 9 § utlänningslagen (2005:716),  
 32. 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods,  
 – 16 kap. 10 a § eller 16 kap. 10 a och 17 §§ brottsbalken,  
 – 17 kap. 1, 2, 4, 5 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 17 kap. 16 § brottsbalken,  
 – 29 kap. 1 eller 4 a § miljöbalken,  
 – lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,  
 – narkotikastrafflagen (1968:64),  
 – skattebrottslagen (1971:69),  
 – lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands,  
 – 30 § första, andra, tredje eller fjärde stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,  
 – 3 eller 3 a § lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel eller någon av dessa paragrafer och 4 § samma lag,  
 – 20 kap. 3, 4, 5 eller 7 § sjölagen (1994:1009),  
 – 9 kap. 1 eller 1 a § vapenlagen (1996:67),  
 – 9 kap. 2 eller 3 § körkortslagen (1998:488),  
 – 20 eller 21 § lagen (1998:492) om biluthyrning,  
 – 5 kap. 1, 1 a eller 1 b § lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter,  
 – 4 § lagen (1999:42) om förbud mot vissa hälsofarliga varor,  
 – 45 h § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,  
 – lagen (2000:1225) om straff för smuggling,  
 – 5 kap. 1 § fordonslagen (2002:574),  
 – 25, 26 eller 26 a § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,  
 – 20 kap. 8 eller 9 § utlänningslagen (2005:716),  
 – 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods,

33. 2 eller 3 § bidragsbrottslagen (2007:612),

34. 11 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,

35. 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),

36. 11 kap. 1, 3, 4 eller 6 § alkohollagen (2010:1622),

37. 5 kap. yrkestrafiklagen (2012:210),

38. 5 kap. taxitrafiklagen (2012:211),

39. 3, 4, 5, 6, 7 eller 8 § lagen (2014:307) om straff för penningtvättsbrott,

40. lagen (2014:406) om straff för vissa internationella brott,

41. 10 kap. 1, 3, 4 eller 5 § djurskyddslagen (2018:1192),

42. 23 eller 24 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

43. 7 kap. 2 eller 3 § järnvägs-säkerhetslagen (2022:367),

44. 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:368) om nationella järnvägs-system,

45. terroristbrottslagen (2022:666),

46. 19, 19 a eller 20 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

47. 12 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,

48. 14 § förordningen (1998:780) om biluthyrning,

49. 4, 6 eller 6 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

50. trafikförordningen (1998:1276),

51. 9 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

52. 8 kap. 5, 6, 7, 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211),

53. 6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (2012:237),

54. 7 kap. 1, 2 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238), eller

– 2 eller 3 § bidragsbrottslagen (2007:612),

– 11 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,

– 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),

– 11 kap. 1, 3, 4 eller 6 § alkohollagen (2010:1622),

– 5 kap. yrkestrafiklagen (2012:210),

– 5 kap. taxitrafiklagen (2012:211),

– 3, 4, 5, 6, 7 eller 8 § lagen (2014:307) om straff för penningtvättsbrott,

– lagen (2014:406) om straff för vissa internationella brott,

– 10 kap. 1, 3, 4 eller 5 § djurskyddslagen (2018:1192),

– 23 eller 24 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

– 7 kap. 2 eller 3 § järnvägs-säkerhetslagen (2022:367),

– 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:368) om nationella järnvägs-system,

– terroristbrottslagen (2022:666),

– 19, 19 a eller 20 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

– 12 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,

– 14 § förordningen (1998:780) om biluthyrning,

– 4, 6 eller 6 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

– trafikförordningen (1998:1276),

– 9 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

– 8 kap. 5, 6, 7, 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211),

– 7 kap. 1, 2 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238), eller

55. 12 kap. 1–4 §§ förordningen  
(2019:383) om fordons registrering  
och användning.

– 12 kap. 1–4 §§ förordningen  
(2019:383) om fordons registrering  
och användning.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
2. För brott mot 6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (2012:237) som begåtts före den 1 januari 2025 gäller 6 kap. 3 § i den äldre lydelsen.

## **Bilaga 3. Tillstånd<sup>2</sup>**

*Nuvarande lydelse*

---

### **2. Yrkestrafik, taxitrafik och biluthyrning**

#### **2.1 Tillstånd**

Antalet anställda och förare som anmälts enligt 4 kap. 8 § yrkestrafikförelagelsen (2012:237)

Antal utfärdade kopior av gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009 och kopiornas serienummer

---

*Förelagelsen lydelse*

---

### **2. Yrkestrafik, taxitrafik och biluthyrning**

#### **2.1 Tillstånd**

Antalet anställda och förare som anmälts enligt 4 kap. 14 § yrkestrafikförelagelsen (2012:237)

Antal utfärdade kopior av gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009 och kopiornas serienummer

---

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2022:478.

## 2.17 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn,

*dels* att 11–13, 17 och 24 §§ och rubriken närmast före 17 § ska ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före 16 § ska lyda ”Sanktionsavgiftens betalning”,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 16 a §, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 11 §

Om sanktionsavgift enligt 45 f § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska påföras och det är fråga om en situation som avses i 5 b § i samma lag, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman besluta om förskott för sanktionsavgiften. *En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns särskilda skäl.*

Om sanktionsavgift enligt 45 f § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska påföras och det är fråga om en situation som avses i 5 b § samma lag, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman besluta om förskott för sanktionsavgiften. *Förskott som beslutas av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Förskott som beslutas av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket.*

*Ett förskott som har beslutats av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Ett förskott som har beslutats av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket.*

*Beslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen med uppgift om*

- 1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,*
- 2. vem som har fattat beslutet,*
- 3. vem beslutet riktas mot,*
- 4. det fordon som beslutet avser, och*
- 5. datum, tid och plats för beslutet.*

*En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att besluta om förskott, om det finns särskilda skäl.*

## 12 §

Om det förskott som anges i 11 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

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

Om förskottet enligt 11 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).

## 13 §

Ett beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 12 §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får i avvaktan på den slutliga prövningen av ärendet om sanktionsavgift

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

2. upphäva det beslut som gäller enligt 12 §, om det finns synnerliga skäl.

Andra stycket 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift.

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut om förskott för sanktionsavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som

1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och

2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål.

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned förskottsbeloppet.

Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsens prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats



och underställning ännu inte ägt rum.

#### 16 a §

Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) gäller och en sanktionsavgift vars verkställighet förbudet syftar till att säkerställa betalas in till Transportstyrelsen, ska styrelsen skyndsamt underrätta

1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller en bilinspektör, eller
2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.

#### Övriga bestämmelser om sanktionsavgift

#### Preskription av sanktionsavgift

#### 17 §

En sanktionsavgift får *påföras* bara om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.

En sanktionsavgift får *inte påföras*, om det har gått mer än två år från den tidpunkt då förutsättningarna för att besluta om avgiften uppfylls, utan att den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig.

#### 24 §

I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Följande beslut får inte överklagas:

- |   |  |
|---|--|
| 1. en polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut enligt 11 eller 12 §, och | 1. en polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut enligt 11 §, och |
| 2. Transportstyrelsens beslut enligt 13 §.  |  |

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som meddelats före ikraftträdandet.

### 3 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

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

Åtgärder enligt lagen får beslutas på olika grunder. Åtgärder får vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter (7 §), hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafikregleringen (8 §), hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (9 §) och hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (10 §). Om åtgärder vidtas på grund av att ett fordon är trafikfarligt, får åtgärden bestå till dess att felet på fordonet har åtgärdats. I övriga fall får åtgärden bestå under högst 36 timmar. Innan en åtgärd kan beslutas krävs det i samtliga fall att ett fordon fortsatt färd har förbjudits, enligt bestämmelser om detta i annan trafiklagstiftning.

### 4 Tidsgränsen för hur länge en åtgärd får bestå tas bort

|  |
|--|
| <p><b>Förslag:</b> Tidsgränsen för hur länge en åtgärd (omhändertagande av egendom eller klampning av fordon) för att hindra fortsatt färd får bestå tas bort.</p> |
|--|

#### Skälen för förslaget

*Den lagstadgade tidsgränsen på 36 timmar innebär att en åtgärd inte alltid är tillräckligt verkningsfull för att uppnå sitt syfte*

Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd begränsades den tid under vilken ett omhändertagande eller en klampning fick bestå till högst 24 timmar, såvida åtgärderna inte beslutades på grund av att fordonet utgjorde en påtaglig fara för trafiksäkerheten. En begränsning i tiden ansågs vara motiverad av bl.a. proportionalitetsskäl. Regeringen gjorde dock bedömningen att kostnaderna för att under en sådan tid stå stilla med en transport innebar att syftet med åtgärden i de flesta fall skulle ha uppnåtts inom den tiden (se prop. 2013/14:256 s. 41). I fråga om trafikfarliga fordon ansågs dock trafiksäkerhetsintresset väga så pass tungt att det inte kunde anses vara oproportionerligt att låta åtgärden bestå till dess att felet var åtgärdat. Sedan den 1 juli 2018 får tidsbegränsade åtgärder bestå i 36 timmar. Skälet till förlängningen var att en uppföljning av regel-

verket hade visat att syftet med åtgärden i flera fall inte hade uppnåtts inom den ditills gällande tidsgränsen (se prop. 2017/18:198 s. 15).

Under åren 2015–2017 gjorde Transportstyrelsen en uppföljning av hur lagen om åtgärder vid fortsatt färd hade genomförts och tillämpats. Uppföljningen visade bl.a. att åtgärder enligt lagen under 2016 hade beslutats vid 43 tillfällen. Vid fem tillfällen hade åtgärden upphört efter 24 timmar utan att syftet med åtgärden hade uppnåtts. Samtliga dessa fall gällde åtgärder som beslutats för att säkra verkställighet av sådan sanktionsavgift som ska påföras vid överträdelse av vägtransportområdet, dvs. där ett förskott för avgiften ska betalas vid vägkontrollen. Därefter har även uppgifter för 2020 sammanställts efter en genomgång av de flesta av Polismyndighetens protokoll över åtgärder (113 protokoll). Under det året hade åtgärden vid fem tillfällen upphört efter 36 timmar utan att syftet med åtgärden uppnåtts. Även dessa fall rörde betalning av förskott för sanktionsavgift.

Sedan 2021 har andra sanktionsavgifter tillkommit där ett utländskt transportföretag ska betala förskott för sanktionsavgiften. Det gäller sanktionsavgift vid överträdelse av kör- och vilotidsreglerna och vid överträdelse av krav på att vid en vägkontroll visa upp en utstationeringsdeklaration eller sådana tillstånd som behövs vid en internationell transport. Sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelserna om cabotage-transporter har också höjts från 40 000 kronor till 60 000 kronor. Sammantaget innebär detta att ett utländskt transportföretag kan åläggas att betala förskott för sanktionsavgift i fler fall och med betydligt högre belopp än tidigare. De allt högre sanktionsavgifterna kan antas leda till att det är fler transportföretag som försöker undgå att betala förskottet.

Transportstyrelsen beslutar om påförandet av sanktionsavgifter och har därigenom uppgifter om antalet ärenden där förskott inte har betalats. Under 2022 rörde cirka 660 ärenden påförandet av sanktionsavgift eller överlastavgift på utländska transportföretag och utländska förare, dvs. där förskott beslutats vid vägkontrollen. Av dessa var det cirka 60 ärenden där förskottet inte hade betalats. Transportstyrelsen saknar dock uppgifter om i vilken utsträckning fordonen i dessa 60 ärenden också hade varit klampade eller fordonsnycklar, frakthandlingar eller registreringsskyltar hade varit omhändertagna. I de flesta fall betalar alltså utländska transportföretag och förare det förskott som beslutas vid en vägkontroll. Det förekommer dock fortfarande att vissa utländska transportföretag och förare väntar ut de 36 timmar som en åtgärd får bestå, för att därefter köra vidare och på så sätt undkomma skyldigheten att betala.

Det är otillfredsställande att företaget eller föraren som begår överträdelse undgår konsekvenserna av detta. Utgångspunkten bör vara att överträdelse på vägtransportområdet ska kunna beivras i samtliga fall. Riksdagen har också riktat ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheterna för klampning att kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats (bet. 2021/22:TU20 punkt 2, rskr. 2021/22:451). Riksdagen har som skäl för detta uttalat att det medför problem för den seriösa transportnäringen när aktörer som bryter mot reglerna avviker utan att göra rätt för sig och att likhet inför lagen är en viktig princip som ska vara vägledande i arbetet med att skapa en sund transportnäring med sjysta villkor.

Det finns ingen reglerad tidsgräns för hur länge det förbud mot fortsatt färd som ligger till grund för åtgärderna får bestå. Vid införandet av lagen

om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd påpekade flera remissinstanser också att åtgärderna enligt lagen bör kunna tillämpas utan tidsbegränsning. Sammantaget finns starka skäl att se över regelverket.

I tidigare lagstiftningsärenden har regeringen bedömt att det som åtgärden syftar till, t.ex. att ett förskott för en sanktionsavgift ska betalas, kommer att uppnås inom den reglerade tidsgränsen. Så har visat sig inte alltid vara fallet. Mot denna bakgrund bör reglerna utformas för att säkerställa att förskottsbetalning faktiskt äger rum. Det finns därför skäl att ta bort den gällande tidsgränsen om 36 timmar för åtgärder som ska säkerställa sådan betalning. Åtgärder beslutas dock inte enbart i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Omhändertagande och klampning sker även för att förhindra fortsatta överträdelse av regler på yrkes- trafikområdet och som ett led i att förbättra trafiksäkerheten. Även i dessa fall är det av vikt att syftet med åtgärden uppnås och motsvarande skäl för att ta bort tidsgränsen finns därför också i dessa fall.

*Ett borttagande av den reglerade tidsgränsen för hur länge en åtgärd får bestå måste överensstämma med kravet på proportionalitet*

I 2 kap. regeringsformen finns bestämmelser om grundläggande fri- och rättigheter. Varje svensk medborgare är t.ex. tillförsäkrad frihet att förflytta sig inom riket och att lämna det (2 kap. 8 §). Denna rättighet får dock begränsas under vissa förutsättningar. Sådana begränsningar får göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den.

Enligt artikel 1 i första tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och grundläggande friheterna (Europakonventionen) ska varje fysisk eller juridisk person ha rätt till respekt för sin egendom. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsats. Artikel 1 föreskriver dock vidare att en stat har rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter och viten. Nödvändigheten av ett intrång i det allmännas intresse måste dock balanseras mot det men den enskilde lider av intrånget.

Regeringen har gjort bedömningen att omhändertagande av viss egendom och klampning av fordon tillgodoser sådana viktiga allmänna intressen att det väger över de men som åtgärderna kan medföra för den enskilde och att det därmed inte finns hinder mot att införa åtgärderna som sådana. Proportionaliteten i en åtgärd ansågs dock även vara beroende av hur länge åtgärden får bestå (prop. 2013/14:256 s. 23). Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ansåg regeringen att om åtgärder som syftar till att säkra verkställighet av sanktionsavgift, att hindra fortsatta överträdelse av yrkesstrafiklagstiftningen och att hindra trafikfarliga förare består under maximalt 24 timmar är kravet på proportionalitet uppfyllt (prop. 2013/14:256, bl.a. s. 41). Även en förlängning av tidsgränsen till 36 timmar ansågs uppfylla kraven på proportionalitet (prop. 2017/18:198 s. 17 f.). Frågan är därför om det är förenligt med kravet på proportionalitet att helt ta bort tidsgränsen. Kravet på proportio-

nalitet innebär att den ytterligare inskränkning i den enskildes rätt att använda sin egendom som ett borttagande av tidsgränsen kan innebära inte får gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som ska uppnås. Det måste alltså finnas en balans mellan vad det allmänna vinner och vad den enskilde förlorar på grund av inskränkningen.

Som nämns ovan är de underliggande förbuden mot fortsatt färd inte tidsbegränsade. Någon tidsgräns för hur länge en åtgärd får bestå finns inte heller när det är fråga om ett trafikfarligt fordon. Skälet till detta är att intresset av att skydda förare och medtrafikanter i dessa fall ansågs så tungt att det uppväger de ytterligare olägenheter som ett längre ingripande kan innebära för den som drabbas av åtgärden (prop. 2013/14:256 s. 51). När det gäller en förare som utgör en fara för trafiksäkerheten kan man när det är fråga om en uttröttad förare visserligen många gånger anta att den trafikfarliga tröttheten har upphört när föraren t.ex. tagit föreskriven vila. I andra fall kan man dock inte på förhand avgöra inom vilken tid förarens trafikfarliga tillstånd har upphört. Detta kan alltså inte alltid med säkerhet antas ha upphört inom 36 timmar. Trafiksäkerhetsintresset kan inte sägas vara mindre när det är föraren, och inte fordonet, som utgör trafikfaran. Även när det är föraren som utgör en fara för trafiksäkerheten bör därför trafiksäkerhetsintresset väga så starkt att det får anses proportionerligt att ta bort den fasta tidsgränsen och i stället låta åtgärden bestå till dess att förarens trafikfarliga tillstånd har upphört.

När det gäller överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen kan sådana ha skiftande karaktär. Det kan gälla allt från avsaknad av grundläggande förutsättningar, såsom tillstånd att utöva verksamheten, till överträdelser av mindre allvarlig art. Samtliga överträdelser snedvrider dock konkurrensen och kan i värsta fall medföra att skötsamma företag konkurreras ut av mindre seriösa aktörer. Överträdelserna kan också innebära risk för skatteundandragande. Behovet av att förbättra konkurrenssituationen i branschen innebär att det bör finnas möjlighet att hindra fortsatt brottslighet eller överträdelse av regelverken som snedvrider konkurrensen. Det kan inte anses oproportionerligt att låta en åtgärd som har ett sådant syfte bestå till dess att brottet eller överträdelserna har upphört.

När det gäller åtgärder som vidtas för att framtinga förskotts betalning av sanktionsavgifter, kan det konstateras att storleken på sådana avgifter kan skilja sig åt avsevärt. Avgifternas storlek återspeglar hur allvarliga överträdelserna är. I fråga om överträdelser av kör- och vilotidsreglerna uppgår avgiften för en enskild överträdelse vanligtvis till mellan 500 kronor och 8 000 kronor. I vissa fall kan dock avgiften för en överträdelse uppgå till 20 000 kronor. I många fall konstateras dessutom flera överträdelser av kör- och vilotidsregelverken vid en och samma vägkontroll och summan av de avgifter som ska påföras uppgår därför inte sällan till förhållandevis höga belopp. Påförda överlastavgifter uppgår oftast till 5 000–15 000 kronor. En genomsnittlig avgiftsnivå för överlast uppgår till cirka 10 000 kronor. Avgiften för en enskild överträdelse enligt andra regelverk på vägtransportområdet uppgår till mellan 10 000 kronor och 60 000 kronor. Under 2023 uppgick den genomsnittliga storleken på ett förskott för sanktionsavgift till knappt 34 000 kronor. Vanligtvis är det alltså fråga om ett relativt stort antal överträdelser eller överträdelser av mer allvarligt slag. Med beaktande härav, och det allmänna intresse av att säkerställa att den som begår överträdelser också står konsekvensen av

detta, kan det inte generellt anses oproportionerligt inskränkande för den enskilde att ta bort den författningsreglerade tidsgränsen för hur länge en åtgärd i dessa fall kan bestå.

Det sagda innebär alltså att borttagandet av de tidsgränser för åtgärder som finns i dag allmänt sett inte bedöms stå i strid med kravet på proportionalitet. Det finns därför förutsättningar för att ta bort den tidsgräns som gäller i dag.

En proportionalitetsbedömning måste dock ytterst göras i det enskilda fallet med hänsyn till de aktuella omständigheterna. I avsnitt 6.4 och 6.5 redogörs för de mekanismer som föreslås i detta avseende.

## 5 Möjligheterna till domstolsprövning utökas

**Förslag:** Såväl en åtgärd som det förbud mot fortsatt färd som ligger till grund för åtgärden ska kunna bli föremål för domstolsprövning.

### Skälen för förslaget

#### *Dagens regler om omprövning och överklagande av åtgärdsbeslut*

Enligt artikel 6.1 i Europakonventionen ska var och en vid prövningen av hans eller hennes civila rättigheter eller skyldigheter vara berättigad till en rättvis och offentlig förhandling inom skälig tid, inför en oavhängig och opartisk domstol som har upprättats enligt lag. Rätten till domstolsprövning kan även ha betydelse vid bedömningen av om ett beslut bör vara överklagbart. Vad som avses med begreppet civila rättigheter och skyldigheter har utvecklats genom praxis från Europadomstolen. Artikel 6.1 har därvid bl.a. ansetts tillämplig även på vissa frågor av offentligrättsligt slag.

En åtgärd som består i omhändertagande av fordonsnycklar eller annan egendom beslutas enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd av en polisman eller tulltjänsteman. Klampning beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Någon möjlighet att direkt överklaga dessa beslut finns inte. I lagen finns dock bestämmelser om att föraren eller fordonets registrerade ägare kan begära att Polismyndigheten ska ompröva ett åtgärdsbeslut. Om Polismyndigheten finner att åtgärden ska bestå får det beslutet överklagas till tingsrätten. Rätten till omprövning och överklagande gäller dock enbart när en åtgärd har vidtagits på grund av att fordonet är trafikfarligt, dvs. när det inte finns någon lagstadgad tidsgräns för hur länge åtgärden får bestå. I de fall en åtgärd får bestå under högst 36 timmar saknas möjligheter att få beslutet prövat. Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd anförde regeringen att ett åtgärdsbeslut torde betraktas som en sådan inskränkning i den enskildes rätt att använda sin egendom att han eller hon som regel borde kunna få beslutet prövat av domstol. Mot bakgrund av att en domstolsprövning i praktiken inte kunde komma till stånd inom den tid under vilken en tidsbegränsad åtgärd får bestå gjordes bedömningen att en sådan prövning kunde undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt Europakonventionen kränks. Någon rätt till

domstolsprövning av de tidsbegränsade åtgärdsbesluten infördes därför inte (se prop. 2013/14:256 s. 60 f. och prop. 2017/18:198 s. 18).

#### *Rätten till domstolsprövning bör ses över*

Tidsgränsen för hur länge ett omhändertagande eller en klampning ska få bestå föreslås nu tas bort i samtliga fall. I likhet med vad som gäller när en åtgärd inte är begränsad i tiden, bör ett beslut även i dessa fall kunna bli föremål för prövning. De nuvarande bestämmelserna om omprövning och överklagande är dock begränsade till att avse en prövning av ett beslut om omhändertagande eller klampning. En grundläggande förutsättning för att åtgärder enligt lagen ska få vidtas är dock att fordonets fortsatta färd har förbjudits. I vissa av de författningar som reglerar detta saknas överklagandehänvisningar medan det i andra finns uttryckliga överklagandeförbud. Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd påpekade vissa remissinstanser att det är förbudet mot fortsatt färd som inskränker den enskildes rätt att använda sin egendom och att det i ljuset av artikel 6 i Europakonventionen kunde finnas anledning att se över regelverket i detta avseende. Även Lagrådet menade att skillnaderna mellan de underliggande författningarna och den föreslagna lagen när det gällde rätten att överklaga reste krav på en översyn och samordning av reglerna om överklagande. Något beredningsunderlag för att inom ramen för det lagstiftningsärendet göra en sådan översyn fanns dock inte (se prop. 2013/14:256 s. 59). I enlighet med de synpunkter som tidigare framförts i fråga om rätten att överklaga ingripanden är det befogat att nu se över de aktuella regelverken för att samordna dessa och utöka möjligheterna till domstolsprövning av såväl en åtgärd som ett underliggande beslut.

#### *Ett beslut att ett fordon inte får fortsätta färden ska kunna bli föremål för domstolsprövning...*

Överträdelse av vägtransportlagstiftningen medför i vissa fall att en sanktionsavgift ska påföras. Om överträdelsen upptäcks vid en vägkontroll och den som ska påföras sanktionsavgift inte har sin hemvist i Sverige, finns bestämmelser om att ett förskott för avgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonet inte får fortsätta färden om förskottet inte betalas omedelbart. Ett omhändertagande eller en klampning som vidtas för att säkra verkställighet av sanktionsavgift förutsätter att sådant förskott och förbud har beslutats. Bestämmelser om detta finns i ett antal författningar som lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar till. Sådana regler infördes första gången år 2005 i lagen (1972:435) om överlastavgift. I det lagstiftningsärendet uttalades att ett behov av överprövning av ett beslut om hinder mot fortsatt färd i praktiken kunde förväntas vara mycket litet, eftersom det bedömdes att ett sådant beslut endast skulle bli kortvarigt. Mot den bakgrunden, och i likhet med vad som allmänt gällde på trafikrättens område, ansåg regeringen att ett beslut om hinder av fortsatt färd inte borde kunna överklagas särskilt (se prop. 2003/04:160 s. 130). Bestämmelser om förskott för sanktionsavgifter och att ett fordons fortsatta färd ska förbjudas har därefter införts i ett flertal andra författningar på vägtransportområdet. I samtliga fall finns bestämmelser om att dessa beslut inte får överklagas.

Ett överklagande av ett omhändertagande eller en klampning som har vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift inbegriper inte en prövning av förbudet mot fortsatt färd. Även ett sådant beslut innebär dock en inskränkning i den enskildes rätt att nyttja sin egendom. Förbuden har inte någon författningsreglerad tidsgräns och erfarenheten visar nu att betalningen av det förskott som har föranlett förbudet ibland dröjer, vilket innebär att det i vissa fall består under längre tid än vad som förutsågs när regleringen först infördes. Mot den bakgrunden, och eftersom omhändertagande och klampning numera kan vidtas med stöd av förbudet mot fortsatt färd, är det rimligt att även det beslutet bör kunna bli föremål för en domstolsprövning.

#### *...liksom hindrande av fortsatt färd*

Omhändertagande och klampning som vidtas i andra syften än att säkra verkställighet av sanktionsavgift får beslutas om en polisman, och i vissa fall en tulltjänsteman, har hindrat ett fordons fortsatta färd. Bestämmelser om hindrande av fortsatt färd finns i ett antal författningar. I de lagstiftningsärenden som föregått sådana bestämmelser har det inte utvecklats vad som avses med att hindra ett fordons fortsatta färd. Ett sådant hindrande skulle kunna avse ett faktiskt handlande från polismannens eller tulltjänstemannens sida. Hindrande av fortsatt färd får dock bara ske om den fortsatta färden skulle innebära en regelöverträdelse, vilket innebär att det krävs någon form av undersökning och aktivt ställningstagande från kontrolltjänstemannens sida. I de fall ett omhändertagande eller en klampning beslutas står det vidare klart att ett hindrande inte heller är av rent temporär karaktär. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd utgår också från att det i dessa fall rör sig om ett beslut att fordonet inte får fortsätta färden, se 1 och 2 §§. I likhet med de situationer som reglerar verkställighet av sanktionsavgifter får ett hindrande av fortsatt färd i sådana fall anses utgöra beslut i förvaltningsrättslig mening. Ett hindrandebeslut som kan ligga till grund för ett omhändertagande eller en klampning bör av samma skäl som framförs ovan kunna bli föremål för domstolsprövning. De aktuella bestämmelserna om hindrande av fortsatt färd bör justeras för att återspegla att det även i dessa fall är fråga om förvaltningsbeslut. För att ensa uttryckssättet i fråga om sådana beslut som kan ligga till grund för omhändertagande eller klampning bör benämningen förbud mot fortsatt färd fortsättningsvis användas.



## 6 En ny lag

### 6.1 Bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och åtgärder som får vidtas för att verkställa förbuden bör placeras i samma lag

**Förslag:** Bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd och om åtgärder för att verkställa förbudet samlas i en ny lag, benämnd klampningslagen, som ersätter lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

#### **Skälen för förslaget**

*Sådana förbud mot fortsatt färd som kan leda till omhändertagande eller klampning bör placeras i samma lag som bestämmelser som reglerar dessa åtgärder*

Vid införandet av de författningar som reglerar vägtrafiken har det tett sig naturligt att placera bestämmelser om vilka effekter, såsom förbud mot fortsatt färd, som överträdelse av reglerna kan leda till i respektive författning. När möjligheten att vidta åtgärder för att rent faktiskt verkställa förbuden infördes ändrades inte denna ordning. Både åtgärdsbeslutet och det förbud mot fortsatt färd som ligger till grund för åtgärden föreslås nu kunna bli föremål för domstolsprövning. I avsnitt 6.5 föreslås att bägge besluten bör prövas i ett sammanhang och att detta ska ske enligt det förfarande som i dag gäller för åtgärdsbeslut som är överklagbara. Detta reser frågan om var bestämmelserna om förbud bör placeras. Fördelen med den nuvarande ordningen är att förbudsbestämmelserna är placerade i anslutning till de materiella handlingsreglerna. Delar av vägtrafikregelverket återfinns dock på förordningsnivå, vilket också innebär att vissa förbudsbestämmelser finns på den normgivningsnivån. Anslutande bestämmelser om att förbuden ska kunna överklagas kan dock inte föras in på förordningsnivå, eftersom bestämmelser om rättegången enligt 11 kap. 2 § regeringsformen ska meddelas i lag. Det kan också noteras att regeringen i samband med att fordonslagen (2002:574) infördes uttalade att en bestämmelse om hindrande av fortsatt färd är så pass ingripande för den enskilde att den bör tas in i lag (se prop. 2001/02:130 s. 97). Det kan därför finnas skäl att lyfta upp de förbudsbeslut som i dag regleras i förordning till lagnivå. Bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd och hur sådana förbud ska överklagas placeras lämpligast i en och samma lag. Det förhållandet att ett förbudsbeslut inte sällan kan väntas innebära att även ett beslut om omhändertagande eller klampning meddelas kan vidare ge anledning att samla bestämmelser som reglerar detta i samma författning. Det finns alltså flera omständigheter som talar för att samla reglerna om förbud och åtgärder i en och samma lag. Sådana förbud mot fortsatt färd som kan leda till omhändertagande eller klampning bör därför placeras i samma lag som bestämmelser som reglerar dessa åtgärder.

*En ny klampningslag som ersätter den nuvarande*

Förbud mot fortsatt färd regleras i dag i ett antal olika författningar men bestämmelser om detta bör alltså föras ihop med reglerna om de åtgärder

som kan beslutas för att verkställa förbuden. Ett alternativ är att föra över förbudsbestämmelserna till den befintliga lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Denna lösning kräver dock att bestämmelserna i lagen struktureras om. Även lagens titel skulle behöva justeras. Sammantaget skulle så pass stora författningstekniska justeringar behöva göras att en ändringsförfattning skulle bli svåröverskådlig. Mot den bakgrunden föreslås att den befintliga lagen ersätts med en ny lag, som innehåller bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och de åtgärder som får vidtas för att verkställa sådana förbud. I dagligt tal används ofta benämningen klampning för de åtgärder som vidtas. En lämplig titel för den nya lagen är därför klampningslagen, en benämning som får innefatta även de förbud som i förlängningen kan resultera i en åtgärd enligt lagen.

## 6.2 Bestämmelser i andra författningar om att fortsatt färd får hindras genom klampning

**Förslag:** För att ett förbud mot fortsatt färd som kan leda till åtgärder enligt den nya klampningslagen ska få meddelas ska det av annan lag eller föreskrifter som regeringen har meddelat framgå att så får ske. Regeringen bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

**Skälen för förslaget:** Omhändertagande eller klampning får enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd vidtas när ett fordons fortsatta färd har förbjudits enligt en rad bestämmelser som den lagen hänvisar till. Lagen hänvisar till specifika regler på såväl lag- som förordningsnivå. Att i lag hänvisa till författningar på lägre normgivningsnivå är dock inte lämpligt. En annan lagstiftningsteknik bör därför användas. Även i övrigt kan det finnas skäl att inte i lagen räkna upp samtliga författningar som innehåller regler vars överskridande ska kunna leda till förbud som kan ligga till grund för klampning. Förbudsbestämmelserna i den nya klampningslagen bör i stället ha karaktär av ramreglering. Samtidigt är det viktigt att det av den samlade regleringen är tydligt när förbud ska eller får meddelas. När förbudsbestämmelserna nu förs över till den nya klampningslagen, bör det i anslutning till de materiella handlingsreglerna därför framgå i vilken utsträckning överträdelser kan leda till att den fortsatta färden förbjuds och att åtgärder för att verkställa förbudet vidtas. Det blir samtidigt styrande för när förbud och åtgärder ska kunna beslutas enligt den nya lagen. Vissa författningar innehåller bestämmelser om hindrande av fortsatt färd som i dag inte kan ligga till grund för omhändertagande eller klampning, t.ex. lagen (1990:1079) om tillfälliga bilförbud och lagen (2019:370) om fordons registrering och användning. Genom den valda lagstiftningstekniken finns även framöver möjlighet att styra i vilka situationer ett förbud ska kunna föranleda att åtgärder enligt den nya klampningslagen får vidtas. För att förbud ska kunna beslutas enligt klampningslagen krävs alltså att det av annan författning framgår att så får ske. En sådan föreskrift blir då styrande för när regleringen om omhändertagande eller klampning ska kunna tillämpas. Sådana författningar bör därför ha beslutats av riksdagen eller regeringen. Regeringen bör därför också bemyndigas att meddela sådana föreskrifter. Om det i annan lag eller före-

skrift som regeringen har meddelat anges att ett fordon får hindras genom klampning, tillämpas alltså förfarandet i klampningslagen. Det innebär att förbud som i förlängningen kan leda till att egendom omhändertas eller fordon klampas kan beslutas om aktuella regelverk överträds. I avsnitt 6.3 föreslås att åtgärder fortsatt ska få meddelas på de grunder som sker i dag. De bestämmelser som i dag innehåller förbud mot fortsatt färd och som klampningslagen hänvisar till kommer därmed framöver att ange att fortsatt färd får hindras genom klampning.

En nackdel med den ovan föreslagna författningstekniken är att det inte finns en samlad katalog över vilka förbud som kan ligga till grund för klampning. Det innebär att det kan bli svårare för den enskilda kontrolltjänstemannen på väg att få en sammanhållen bild över när förbud som kan leda till åtgärder ska eller får beslutas. Detta kan dock avhjälpas genom att i en till klampningslagen anslutande förordning räkna upp de bestämmelser i andra författningar som innehåller föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning.

### 6.3 När ska förbud som kan leda till verkställighetsåtgärder få meddelas?

**Förslag:** Förbud som kan leda till klampning ska fortsatt få beslutas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter, hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafikregleringen, hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Möjligheterna att besluta förbud som kan leda till klampning för att förhindra trafik med förare som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten utvidgas till att även gälla vid överträdelser av nationella regler om dygnsvila.

Möjligheterna att besluta förbud som kan leda till klampning för att förhindra trafik när fordon eller dess utrustning inte uppfyller kraven utvidgas till att även gälla när den fortsatta färden skulle innebära en väsentlig olägenhet eller när reglerna om fordons vikt vid färd överstrids.

#### Skälen för förslaget

*Förbud som kan leda till klampning ska fortsatt få meddelas i samma syften som i dag*

I lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd anges på vilka grunder omhändertagande eller klampning får beslutas. Så får ske när ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden har meddelats i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att förhindra fortsatt färd där föraren eller fordonet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. De regelverk som den lagen hänvisar till i fråga om förbud mot ett fordons fortsatta färd utgörs av författningar på vägtrafikområdet. I flera av dessa anges att fordonsbegreppen som där används har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I den nya klampningslagen bör det

därför också anges att med fordon och fordonståg i lagen avses detsamma som i lagen om vägtrafikdefinitioner. De bestämmelser i övriga författningar som innehåller en hänvisning till den lagen i fråga om ordförklaringar bör justeras språkligt.

När ett fordon framförs i strid med yrkestrafiklagstiftningen eller när fortsatt färd skulle utgöra en fara för trafiksäkerheten anges det i dagens reglering att ett fordons färd får eller ska hindras. I avsnitt 5 föreslås att benämningen förbud mot fortsatt färd fortsättningsvis bör användas för att förtydliga att det i dessa fall är fråga om ett beslut i förvaltningsrättslig mening. Förbud som ska kunna leda till åtgärder bör kunna meddelas i samma syften som enligt dagens regler. De bestämmelser i klampningslagen som sätter ramarna för när förbud ska få meddelas bör återspegla detta. Förbud bör som utgångspunkt också kunna meddelas i samma utsträckning som i dag. I vissa avseenden finns dock behov av att förtydliga regelverket. I några fall är det vidare motiverat att kunna vidta åtgärder i något fler fall än i dag. I det följande lämnas därför förslag om sådana utvidgningar och förtydliganden.

### *Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare*

Av trafiksäkerhetsskäl finns bestämmelser om att ett fordons fortsatta färd ska hindras om föraren utgör en trafikfara. Så är bl.a. fallet vid överträdelser av regler om förares kör- och vilotider. Förbud bör fortsatt kunna meddelas vid överträdelser av sådana regler, vilket bör framgå av den nya klampningslagen.

I fråga om överträdelser av kör- och vilotidsregleringen hänvisar lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd till förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Dessa författningar kompletterar regler som finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid vissa internationella vägtransporter (AETR). Det finns dock inga materiella regler i de nationella förordningarna som bör föranleda förbud mot fortsatt färd på grund av att föraren kan utgöra en fara för trafiksäkerheten. De relevanta materiella bestämmelserna om kör- och vilotider finns i stället i EU-förordningen respektive i AETR. I de nationella förordningarna bör det därför förtydligas att det som ska kunna föranleda ett förbud är överträdelser av dessa regelverk.

För vissa transporter inom landet som inte omfattas av EU-reglerna om kör- och vilotider finns bestämmelser om dygnsvila i förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. Reglerna gäller bl.a. för godstransporter med lätta fordon och för taxitrafik. Förutom regler om minsta dygnsvila och tidbok anges att om ett fordon framförs i strid med förordningen eller en föreskrift som meddelats med stöd av den och fortsatt färd inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten, ska färden hindras. I dag finns dock inte möjlighet att tillämpa lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd i sådana fall. För att kunna ingripa mot uttröttade förare även i fråga om de transporter som omfattas av förordningen är det rimligt att klampning framöver ska kunna ske för att för-

hindra färd när en förare utgör en trafikfara på grund av att reglerna om minsta dygnsvila inte följts. Den föreslagna regleringen bör därför omfatta även sådana fall. I förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet bör det därför anges att överträdelser kan medföra att fortsatt färd får hindras genom klampning.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar även till trafikförordningen (1998:1276). Även i den förordningen finns bestämmelser som tar sikte på föraren av ett fordon. Enligt förordningen får fordon t.ex. inte föras av den som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt (3 kap. 1 §). Färden kan under sådana förhållanden hindras (14 kap. 15 § första stycket). Förbud som kan leda till klampning bör därför fortsatt kunna meddelas i dessa situationer. Regleringen bör dock justeras för att förtydliga att det är sådana situationer som avses. Detta bör framgå redan av klampningslagen.

Att en förare brutit mot de ovan angivna reglerna innebär inte med automatik att den fortsatta färden skulle innebära en fara för trafiksäkerheten. När det gäller kör- och vilotidsreglerna bör t.ex. mindre avvikelser i körtiden eller överträdelser som ligger längre tillbaka i tiden vanligtvis inte medföra att föraren är trafikfarlig. För att den fortsatta färden ska få förbjudas bör det specificeras att ett förbud förutsätter att föraren vid den fortsatta färden skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Det innebär att den polisman som utför kontrollen behöver göra en bedömning av överträdelsens inverkan på förarens möjligheter att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

#### *Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga fordon*

Från trafiksäkerhetssynpunkt finns vidare regler om att fortsatt färd ska hindras om fordonet är trafikfarligt i något avseende. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar i detta avseende till bestämmelser om hindrande i fordonslagen och trafikförordningen.

Fordonslagen innehåller framför allt bestämmelser om kontroll av fordon. Kontroller på väg av fordon och dess utrustning utförs framför allt genom s.k. flygande inspektioner. Lagen innehåller dock i sig inte bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Genom bemyndiganden i lagen kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om detta. Sådana föreskrifter finns företrädesvis i fordonsförordningen (2009:211) och i Transportstyrelsens föreskrifter. I 1 § tredje stycket fordonslagen anges vidare att lagen kompletterar vissa där angivna EU-förordningar om godkännande och marknadskontroll. Även dessa innehåller vissa bestämmelser om vad som krävs för att ett fordon ska vara godkänt. I likhet med i dag bör förbud mot fortsatt färd även fortsättningsvis kunna beslutas om fordonet eller dess utrustning inte uppfyller de krav som följer av nu nämnda föreskrifter.

Fordonslagen innehåller också bestämmelser om vägkontroller av färdskrivare i fordon som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med färdskrivare. Kontroll av färdskrivare sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav bl.a. i fråga om montering och funktion. Sådana krav finns i direkt tillämplig EU-rätt. Enligt fordonslagen får den fortsatta färden hindras om den skulle medföra en påtaglig fara för

trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får omhändertagande eller klampning endast ske om fordonets skick eller beskaffenhet utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Färdskrivare används för att kontrollera att reglerna om kör- och vilotider följs. Sådana regler är av stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Eventuella brister i utrustningen måste dock inte med nödvändighet innebära att den fortsatta färden omedelbart skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Färdskrivare fyller dock en viktig funktion för att öka trafiksäkerheten och det är rimligt att åtgärder ska få vidtas för att förhindra fortsatt färd om brister i fråga om sådan utrustning upptäcks vid en vägkontroll. Reglerna i den nya klampningslagen om när förbud som ska kunna leda till klampning ska få meddelas vid brister i fordon eller dess utrustning bör därför omfatta även sådana fall.

Om ett fordon har brister ska körförbud under vissa förhållanden meddelas. När institutet hindrande av fortsatt färd infördes i fordonslagen anfördes att sådana körförbud som meddelas ute i trafik enbart kan beslutas i vissa situationer och att de aktuella kontrollformerna kräver att kontrolltjänstemannen har viss behörighet. I propositionen anmärktes bl.a. att ett fordon som redan har meddelats ett körförbud dock kan påträffas i trafik eller att den polisman som utför kontrollen inte har befogenhet att meddela körförbud. En bestämmelse om hindrande av fortsatt färd ansågs därför behöva införas (prop. 2001/02:130 s. 97).

Trafikförordningen innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng, bl.a. bestämmelser om fordons mått och vikt, fordons last och om vinterdäck. Bestämmelser om lastsäkring finns även i föreskrifter som är meddelade med stöd av förordningen. Reglerna är av vikt för trafiksäkerheten men också för att värna bl.a. vägarnas bestånd. Färd som sker i strid med förordningen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den ska hindras om den fortsatta färden medför en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet (14 kap. 15 § första stycket). Så bör fortsatt kunna ske. Ett förbud mot fortsatt färd bör enligt den nya klampningslagen därför meddelas om fordonet inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg, om den fortsatta färden skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller innebära någon annan väsentlig olägenhet.

I 14 kap. 15 § andra stycket trafikförordningen finns bestämmelser som är avsedda att utgöra hjälpregler för en polisman vid en vägkontroll. Det anges där att en polisman ska hindra färden om reglerna om vikt eller tryck överskrids i viss utsträckning. Vid införandet av bestämmelsen har regeringen gjort bedömningen att ett överskridande av reglerna i dessa avseenden generellt sett utgör en trafikfara eller en fara för vägens bestånd. Regeringen har i sådana situationer ansett att polismannen inte ska behöva göra en bedömning i varje enskilt fall huruvida så faktiskt är fallet. Många gånger kan omhändertagande eller klampning ske med stöd av ett sådant hindrande enligt dagens regler. För att säkerställa att åtgärder alltid ska kunna vidtas för att verkställa ett förbud som meddelas i nu aktuella fall bör det i trafikförordningen anges att vid tillämpningen av klampningslagen ska de nu aktuella överträdelserna anses utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller innebära en annan väsentlig olägenhet.

### *Förbud mot fortsatt färd för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen*

I likhet med i dag bör fortsatt färd även framöver kunna förbjudas, om ett fordon framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik eller taxitrafik.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar till hindrande-bestämmelser i yrkestrafiklagstiftningen. Enligt 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210) får fortsatt färd hindras om fordonet framförs i strid med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik, yrkestrafiklagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av den lagen. Att ett fordon framförs i strid med de aktuella regelverken kan t.ex. handla om att den som utför transporten inte har nödvändiga tillstånd, att fordonet inte är anmält att användas i yrkesmässig trafik eller att föraren inte har rätt behörighet för fordonet. I förordning (EG) nr 1071/2009 regleras de krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik och därmed erhålla tillstånd för att bedriva sådan trafik. Att yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har tillstånd framgår dock av yrkestrafiklagen. Tillsyn över att den som har fått tillstånd fortlöpande uppfyller kraven är en uppgift för Transportstyrelsen. Något behov av att vid en vägkontroll förbjuda ett fordons fortsatta färd om tillståndshavaren brister i något avseende som regleras i förordning (EG) nr 1071/2009 finns inte. Hänvisningen till den förordningen kan därför utgå.

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd hänvisar även till hindrande som sker enligt 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Enligt den paragrafen får fortsatt färd hindras om fordonet framförs i strid mot bestämmelser som avses i förordningen. Förordningen hänvisar till och kompletterar ett antal EU-rättsakter som reglerar utförandet av internationella vägtransporter och cabotagettransporter inom EES-området. Förordningen innehåller därutöver bestämmelser om s.k. kombinerade transporter. Möjligheten att förbjuda färd som sker i strid med dessa bestämmelser bör behållas.

När det gäller hindrande av fortsatt färd enligt taxitrafikregleringen anges i taxitrafiklagen (2012:211) att färden får hindras om ett fordon framförs i strid mot den lagen eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen. Bestämmelsen kan t.ex. tillämpas om taxitrafik bedrivs utan tillstånd eller om trafiken bedrivs i strid med ett villkor som meddelats för ett tillstånd. Vidare kan färden hindras om ett fordon inte är anmält att användas i taxitrafik eller om fordonet inte har godkänd och fungerande taxameter eller saknar sådan särskild utrustning för taxifordon som annars ska användas. Något behov av att justera tillämpningsområdet för när ett förbud får beslutas finns inte. Däremot behövs en följändring i 5 kap. 8 § andra stycket taxitrafiklagen.

### *Förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift*

Fortsatt färd förbjuds många gånger i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Bestämmelser om detta finns i dagsläget i lagen om överlastavgift, förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella väg-

transporter, förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., yrkestrafikförordningen (2012:237) och förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn. Enligt de nu aktuella författningarna ska kontrolltjänstemannen förbjuda ett fordon eller ett fordonstågs fortsatta färd om ett förskott för sanktionsavgift inte betalas omedelbart vid vägkontrollen. Av klampningslagen bör det därför framgå att förbud ska beslutas i sådana fall. Eftersom syftet är att framtvunga en betalning, bör ett förbud fortsatt gälla för hela fordonståget om ekipaget består av flera fordon. När det gäller förbud i nu aktuella fall saknas skäl att göra några andra ändringar i de aktuella reglerna än författningstekniska justeringar. I likhet med vad som är fallet i dag, bör det fortsatt finnas en möjlighet för kontrolltjänstemannen att avstå från ett förbud, om det finns synnerliga skäl (jfr. prop. 2003/04:160 s. 172 f.).

## 6.4 Hur länge ska ett förbud och en åtgärd bestå?

**Förslag:** Ett förbud mot fortsatt färd ska upphävas när betalning av ett förskott för sanktionsavgift har skett eller när det annars inte längre finns skäl för förbudet. Om sanktionsavgift enbart ska påföras föraren, gäller förbudet endast fortsatt färd med den föraren.

Trots ett förbud eller beslut om åtgärd får fordonet föras till en lämplig plats som den beslutande tjänstemannen bestämmer. I fråga om förbud som beslutats för att hindra överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen, får tjänstemannen medge att ett fordon som är registrerat i utlandet omedelbart förs ut ur landet.

Polismyndigheten eller Tullverket får upphäva ett förbud mot fortsatt färd om det finns synnerliga skäl.

Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

### Skälen för förslaget

#### *Förbudens varaktighet*

Det finns bestämmelser om förbudens varaktighet i de författningar som reglerar förbud som ska meddelas när ett förskott för en sanktionsavgift inte betalas omedelbart. Eftersom syftet i dessa fall är att verkställa avgiften gäller ett sådant förbud till dess att förskottet betalats eller, om en avgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. I vissa fall är det dock inte det transportföretag som med ägande- eller nyttjanderätt disponerar över fordonet som ska påföras en avgift, utan föraren. I de fall en sanktionsavgift enbart riktar sig mot föraren ska förbudet mot fordonets färd upphävas om färden återupptas av en annan förare än den som förskottet riktar sig mot (jfr. 25 b § tredje stycket förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och 10 kap. 6 § tredje stycket förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Detta gäller under förutsättning att syftet med det aktuella förbudet uteslutande är att säkerställa verkställigheten av avgiften.



Principen om hur länge ett förbud ska bestå i dessa fall bör behållas. Ett formellt beslut om att upphäva förbudet bör dock fattas.

När det gäller övriga förbud anges det i kör- och vilotidsregelverken att fortsatt färd ska hindras till dess att orsaken till överträdelsen har åtgärdats. Detta kan i praktiken t.ex. innebära att föraren ska ta föreskriven vila innan färden får fortsätta. I andra bestämmelser om hindrande av fortsatt färd saknas i dag en uttrycklig reglering i fråga om hur länge ett sådant beslut gäller. När det gäller beslut som meddelas av trafiksäkerhetsskäl får det dock anses vara underförstått att detta ska bestå till dess att det inte längre finns någon fara för trafiksäkerheten. I praktiken tillämpas reglerna så att ett fordon hindras till dess att ett bristfälligt fordon har lagats eller på annat sätt åtgärdats. Det kan också innebära att hindrandet består till dess att däck som inte uppfyller kraven har bytts ut eller att vinterdäck monterats. Vid överträdelser av reglerna om fordons vikt och last kan det t.ex. innebära att hindrandet består till dess att lasten stuvats om eller omlastas till ett annat fordon eller att lasten säkrats på ett sätt som uppfyller kraven. Även när det gäller förare som är trafikfarliga av andra orsaker än att kör- och vilotidsregelverket överträtts bör ett förbud som utgångspunkt gälla till dess att det som orsakat det trafikfarliga tillståndet inte längre föreligger. När det gäller förbud som meddelas på grund av att ett fordon framförs i strid med yrkestrafiklagstiftningen tillämpas dessa exempelvis så att om trafik bedrivs utan nödvändiga tillstånd förbjuds färden till dess att lasten flyttats över till ett annat fordon, som används med stöd av nödvändiga tillstånd. I de allra flesta fall krävs det att någon form av åtgärd vidtas för att orsaken till ett förbud inte längre ska finnas. I vissa fall kan dock t.ex. ett fordons bristfälligheter i förening med det väglag eller den väderlek som råder motivera ett förbud. I sådana fall ska förbudet upphävas om dessa förhållanden inte längre innebär att den fortsatta färden utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. I lagtexten bör det därför anges att ett förbud ska upphävas när det inte längre finns skäl för förbudet. För att fortsatt färd ska tillåtas ska samtliga grunder för förbud mot fortsatt färd vara undanröjda.

#### *Fordonet får föras till närmaste lämpliga plats*

I bestämmelserna om hindrande av fortsatt färd i yrkestrafiklagen, taxi- trafiklagen och förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anges det att en polisman eller tulltjänsteman får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad eller – om fordonet är registrerat i utlandet – att det omedelbart förs ut ur landet. Motsvarande bestämmelser saknas enligt de andra författningar som reglerar hindrande av eller förbud mot fortsatt färd. Enligt 5 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får en polisman eller tulltjänsteman dock medge att ett fordon förs till närmaste lämpliga plats innan en åtgärd enligt den lagen verkställs. Denna regel är mer allmänt hållen och omfattar sådan uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad som fordonet får föras till enligt de ovan nämnda bestämmelserna. Det är rimligt att ett fordon som behöver åtgärdas eller stå stilla under en tid ska kunna föras till en annan plats än den där kontrollen utförs, om en sådan plats är mer lämplig. Detta bör gälla i samtliga fall av förbud mot fortsatt färd, dvs. oavsett

vilken överträdelse som har föranlett förbudet. Även när ett förbud ska meddelas på grund av att ett fordon är trafikfarligt kan det ju finnas skäl att föra fordonet till en verkstad eller till en plats där avlastning kan ske. Bestämmelsen i klampningslagen bör därför ange att fordonet, trots ett förbud, bör kunna flyttas till en annan lämplig plats. I många fall kan det då finnas skäl att eskortera fordonet till den aktuella platsen eller att medge att fordonet förs dit på vissa villkor, t.ex. om reducerad hastighet.

Mot bakgrund av att det vid överträdelser av yrkestrafikregleringen endast föreskrivs en möjlighet, inte en skyldighet, att meddela förbud kan det ifrågasättas om det finns något behov av att behålla möjligheten att medge att ett utlandsregistrerat fordon förs ut ur landet. Om det t.ex. vid en gränspassage upptäcks att nödvändiga tillstånd saknas, skulle det kunna räcka med att en kontrolltjänsteman påtalar bristen och säkerställer att fordonet lämnar landet. Det kan dock inte uteslutas att det kan finnas situationer där ett förbud har beslutats, men där kontrolltjänstemannen senare gör bedömningen att fordonet kan lämna landet trots att bristen inte har åtgärdats. En möjlighet för kontrolltjänstemannen att trots ett förbud medge att fordonet omedelbart förs ut ur landet bör därmed fortsatt finnas.

#### *Ett förbud får upphävas om det finns synnerliga skäl*

Enligt de författningar där förbud ska meddelas för att säkerställa verkställighet av sanktionsavgift får Transportstyrelsen vid sin handläggning av ärendet om sanktionsavgift upphäva förbudet, om det finns synnerliga skäl. Vid införandet av verkställighetsreglerna i lagen om överlastavgift tillkom bestämmelsen efter uttalanden från Lagrådet om att ett förbud mot fortsatt färd kan komma att bestå under lång tid och att de krav som följer av proportionalitetsprincipen talade för att beslutet borde kunna upphävas, trots att en överlastavgift inte blivit slutgiltigt fastställd. Regeringen, som delade Lagrådets uppfattning, angav i propositionen att synnerliga skäl borde förstås på samma sätt som vid möjligheten för polismannen att avstå från att meddela ett förbud, men att sådana skäl här också skulle kunna vara att den tid som förbudet gällt framstår som oproportionerlig i förhållande till storleken av den överlastavgift som beslutet avser att framtvunga (se prop. 2003/04:160 s. 134). Bestämmelser om att Transportstyrelsen, under tiden ärenden om sanktionsavgift handläggs, får upphäva förbud mot fortsatt färd om det finns synnerliga skäl har därefter införts i samtliga författningar som reglerar förbud i syfte att framtvunga förskottsbetalningar. Denna möjlighet har dock såvitt känt aldrig tillämpats. Transportstyrelsen har nämligen sällan kännedom om hur länge ett förbud består. I samband med att ett förbud beslutas vid en vägkontroll, underställs förbudet visserligen Transportstyrelsens prövning. Ett förbud upphör dock att gälla när förskottet betalas. Förskottsbetalning sker till Polismyndigheten eller, i förekommande fall, till Tullverket. Någon underrättelse till Transportstyrelsen om huruvida ett förbud fortfarande gäller eller om det har upphört lämnas inte. Därutöver kan det anmärkas att ett omhändertagande eller en klampning som vidtas för att säkerställa ett förbud i aktuella fall i dagsläget får bestå under högst 36 timmar. Om en åtgärd därefter har upphört är det sannolikt att färden, trots förbudet, ofta återupptas.

Det är rimligt att möjligheten bör finnas kvar att upphäva ett förbud som beslutats när ett förskott inte betalas omedelbart. Så bör kunna ske om det

finns synnerliga skäl att upphäva förbudet. Eftersom ett sådant förbud syftar till att framtvunga betalning måste huvudregeln dock vara att betalning också ska ske. Varken den sanktion som har bestämts för en överträdelse eller de åtgärder som vidtas för att säkerställa att sanktionen får avsedd effekt får dock gå utöver vad som är ändamålsenligt och nödvändigt för att uppnå de mål som eftersträvas. Storleken på den sanktionsavgift, och därmed den förskottsbetalning som i förekommande fall ska ske vid en vägkontroll, får anses återspegla allvarlighetsgraden i den överträdelse som har begåtts. Undantagsvis skulle det kunna finnas skäl att upphäva ett beslut, trots att betalning inte har skett. Så skulle t.ex. kunna vara fallet om den tid under vilken förbudet har bestått är så pass lång i förhållande till det belopp som ska betalas att det inte framstår som troligt att betalning kommer att ske och att den inskränkning i nyttjanderätten som ett fortsatt förbud då innebär inte står i proportion till målet att säkra verkställigheten av sanktionen. I sammanhanget kan noteras att lagstiftaren gjort bedömningen att en åtgärd som består under 36 timmar är förenlig med proportionalitetsprincipen oaktat storleken på den sanktionsavgift som ska verkställas, dvs. även i fråga om mindre allvarliga överträdelser.

I dagsläget finns möjligheten att upphäva ett förbud enbart i de fall förbudet har beslutats på grund av utebliven förskottsbetalning. Även i andra fall av förbud mot fortsatt färd bör dock en sådan möjlighet finnas. Ett förbud syftar i dessa fall inte till att verkställa en sanktion som ska utgå för överträdelsen, utan för att säkerställa att den fortsatta färden inte sker i strid med regelverket eller utgör en trafikfara. Utgångspunkten måste därför vara att den brist som har föranlett förbudet ska åtgärdas innan förbudet hävs. Proportionalitetsprincipen kan dock göra sig gällande även här, exempelvis om förbudet har föranletts av någon mindre allvarlig överträdelse och det framstår som sannolikt att bristen ändå kommer att åtgärdas.

Det är i dag Transportstyrelsen som har möjlighet att upphäva ett förbud mot fortsatt färd. Det är dock Polismyndigheten, och i vissa fall Tullverket, som har i uppdrag att utföra kontroller på väg och som får anses ha bäst kännedom om de omständigheter som föranlett ett förbud och de förhållanden som t.ex. råder på platsen. Den som förbudet riktar sig mot kan också i första hand förväntas vända sig till dessa myndigheter i frågor som rör förbudet. Det är därför dessa myndigheter som i första hand är bäst lämpade att bedöma huruvida det finns synnerliga skäl att upphäva ett förbud. Det föreslås nu också att ett förbud ska kunna bli föremål för omprövning och överklagande. Även vid en sådan prövning kan ett förbud därmed upphävas. Under den tid som frågan handläggs av domstol, kan ett förbud upphävas på grund av att betalning har skett eller att det annars saknas skäl att upprätthålla förbudet, t.ex. på grund av att orsaken till förbudet har åtgärdats. Om det finns synnerliga skäl får Polismyndigheten och Tullverket också upphäva förbudet. Om förbudet upphävs under tiden som frågan handläggs av domstol, ska myndigheten utan dröjsmål underrätta domstolen om detta.

*En åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.*

I avsnitt 4 föreslås att den lagstadgade tidsgränsen för hur länge en åtgärd ska få bestå tas bort. En åtgärd som är obegränsad i tid ska enligt dagens

regler upphöra så snart det inte längre finns skäl för den. Eftersom ett åtgärdsbeslut är avhängigt att det finns ett gällande förbud mot fortsatt färd, bör det i den nya lagen anges att en åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

## 6.5 Dagens regler om omprövning och överklagande av åtgärdsbeslut bör tillämpas även på förbudet mot fortsatt färd

**Förslag:** Bestämmelserna i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd om omprövning och överklagande av åtgärdsbeslut förs över till den nya lagen och görs tillämpliga även på förbud mot fortsatt färd. Om ett förbud meddelas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, ska det förskott för avgiften som beslutas vid vägkontrollen underställas Transportstyrelsens prövning. Uppgifter om förskottsbeslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen.

Tullverket ska ansvara för omprövningar och vid överklagande av beslut som fattats av en tulltjänsteman eller av Tullverket.

Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas utan dröjsmål.

Bestämmelserna i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd om beslut om omhändertagande och klampning, kroppsvisitation, delgivning, protokollföring och förfarandet när en åtgärd upphör förs över till den nya lagen i huvudsak oförändrade.

### Skälen för förslaget

*Beslut om åtgärder och de underliggande förbuden bör prövas i ett sammanhang*

Mot bakgrund av att såväl beslut om åtgärder som förbud mot fortsatt färd ska kunna bli föremål för domstolsprövning uppstår frågan om hur en sådan prövning ska gå till. Ett beslut om omhändertagande eller klampning förutsätter att det finns ett förbud mot fortsatt färd. Även om ett förbudsbeslut och ett åtgärdsbeslut inte med nödvändighet fattas samtidigt och av samma person äger de rum vid ett och samma kontrolltillfälle och syftar till att säkerställa att det aktuella fordonet inte kör vidare. Ett förbud mot fortsatt färd som ligger till grund för ett åtgärdsbeslut har därför ett så nära samband med detta senare beslut att de bör prövas i ett sammanhang. En ordning där besluten överklagas separat framstår inte som lämplig, eftersom det då finns stor risk för parallella processer och att prövningarna kan utmynna i motstridiga domslut. Ett beslut om omhändertagande eller klampning och det förbud som ligger till grund för en sådan åtgärd bör därför prövas i ett sammanhang.

*Dagens regler om omprövning och överklagande av åtgärdsbeslut bör gälla även i fråga om förbud mot fortsatt färd*

Ett förbud mot fortsatt färd beslutas under en pågående vägkontroll och är i vissa fall helt kortvarigt. Förbuden meddelas muntligen. Det framstår inte

som lämpligt att ett beslut som fattas av tjänstemannen vid vägkant ska vara direkt överklagbart. En mer ändamålsenlig ordning kan därför vara att låta tjänstemannens beslut först vara föremål för ett omprövningsförfarande. En sådan ordning gäller redan i dag enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd för åtgärder som inte är tidsbegränsade. Polismyndigheten ska då, på begäran av föraren eller fordonets registrerade ägare, skyndsamt ompröva ett beslut om omhändertagande eller klampning. Det beslutet ska vara skriftligt och, om myndigheten finner att åtgärden ska bestå, innehålla de skäl som beslutet grundas på. Det är detta beslut som därefter kan överklagas till domstol. Det är rimligt att framöver applicera samma omprövningsförfarande även på förbudsbesluten. I likhet med vad som är fallet i dag bör ett beslut från myndigheten i överprövningsfrågan vara skriftligt. Detta bör framgå av den nya lagen. I övrigt gäller bestämmelserna i förvaltningslagen (2017:900) om motivering av beslut och om underrättelse om innehållet i beslut och hur ett överklagande går till (jfr avsnittet nedan Förhållandet till förvaltningslagen).

Förvaltningsbeslut överklagas vanligtvis till en allmän förvaltningsdomstol. Under vissa förhållanden kan det dock finnas skäl att föreskriva en annan ordning. I de nu aktuella fallen är det fråga om beslut som har karaktär av tvångsmedel och som ursprungligen meddelats ute på fältet, dvs. vid en vägkontroll. Allmän domstol bedöms ha erfarenhet av att pröva ingripanden av det slag som nu är i fråga. Det kan också konstateras att enligt de befintliga bestämmelserna i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd prövas överklaganden av myndighetens beslut av allmän domstol. Det har inte framkommit några skäl som talar för att denna ordning bör ändras. Mot bakgrund av att det underliggande förbudsbeslutet och beslutet om åtgärder bör prövas i ett sammanhang är det lämpligt att den befintliga överklagandeordningen i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska gälla för bägge besluten.

#### *Om ett förbud beslutas, bör beslutet om förskott underställas Transportstyrelsen*

I de fall ett förbud mot fortsatt färd har beslutats när ett förskott för sanktionsavgift inte betalas omedelbart, är besluten i dagsläget föremål för ett underställningsförfarande vid Transportstyrelsen. Förfarandet infördes för att polismannens beslut av rättssäkerhetsskäl skulle kunna bli överprövat i någon form, eftersom förbudet mot fortsatt färd inte bedömdes behöva kunna överklagas (se prop. 2003/04:160 s. 130 f.). Mot bakgrund av att ett sådant förbud nu föreslås kunna bli föremål för omprövning och överklagande i samma ordning som åtgärdsbeslutet är inte behovet av ett underställningsförfarande lika starkt. Det är inte heller lämpligt att förbudet mot fortsatt färd först är föremål för Transportstyrelsens prövning för att därefter även prövas av Polismyndigheten. Det kan vidare konstateras att enligt dagens regler är inte en polismans eller tulltjänstemans hindrande av fortsatt färd föremål för något underställningsförfarande. Ett sådant förbud mot fortsatt färd som beslutas när ett förskott inte betalas omedelbart bör därför inte längre underställas Transportstyrelsens prövning. Rättssäkerhetskravet tillgodoses i stället genom att förbudet på begäran ska omprövas av Polismyndigheten, vars beslut sedan kan överklagas till tingsrätten.

När det gäller beslutet om förskott för sanktionsavgift, kan det dock finnas skäl att behålla underställningsförfarandet. Eftersom Transportstyrelsen handlägger ärenden om sanktionsavgift har myndigheten mycket god kännedom om på vilka grunder en avgift ska beslutas och hur den ska beräknas. För att i möjligaste mån säkerställa att förutsättningarna för att påföra sanktionsavgift är uppfyllda, bör förskottsbeslutet fortsatt underställas Transportstyrelsen. Det är dock inte ovanligt att betalning sker i anslutning till att förskottet har beslutats, varpå färden direkt kan återupptas. Något behov av att föreskriva att förskottsbeslutet ska underställas Transportstyrelsens prövning finns då inte. För att ett underställningsförfarande av förskottsbeslutet ska ha någon reell betydelse, bör det äga rum innan betalning sker. Ett krav på att förskottsbeslutet ska underställas Transportstyrelsens prövning riskerar då att onödigt fördröja den fortsatta färden i fall där betalning sker frivilligt. Vid den handläggning av ärendet av sanktionsavgift som senare följer, får Transportstyrelsen under alla förhållanden helt eller delvis sätta ned ett förskott som har beslutats för avgiften. Det belopp som har betalats i förskott ska då helt eller delvis återbetalas. Förskottsbeslutet bör därför endast underställas Transportstyrelsen i de fall betalning inte sker i omedelbar anslutning till beslutet.

Enligt dagens regler ska underställning ske skyndsamt. Ett underställningsförfarande bör äga rum i tiden innan en eventuell omprövning av ett förbud eller en åtgärd sker. Enligt det som anfördes när regleringen först infördes innebär skyndsamhetskravet att polisen som regel samma dag som kontrollen av fordonet eller fordonståget sker ska underställa besluten för Transportstyrelsens prövning (se prop. 2003/04:160 s. 132). Något behov av att ändra regleringen i detta avseende finns inte.

Även om Transportstyrelsen alltså inte längre föreslås pröva förbudet mot fortsatt färd, kan styrelsens beslut i förskottsfrågan ändå påverka frågan om huruvida förbudet ska bestå. Vid sin prövning kan Transportstyrelsen sätta ned förskottet, helt eller delvis. Om Transportstyrelsen beslutar att helt sätta ned förskottet, finns inget som ska betalas vid vägkontrollen och då finns inte heller förutsättningar att låta förbudet mot fortsatt färd bestå (jfr prop. 2003/04:160 s. 132). Någon möjlighet att överklaga förskottsbeslutet bör fortsatt inte finnas. I stället är det Transportstyrelsens slutliga beslut i ärendet om sanktionsavgift som är överklagbart. De ändringar som ovan föreslås i fråga om möjligheterna att pröva förbudet mot fortsatt färd föranleder dock att regleringen av överklaganden i lagen om överlastavgift behöver justeras.

Med utgångspunkt i de uppgifter som efter kontrollen redovisas till Transportstyrelsen påbörjas sedan handläggningen av ärendet om själva sanktionsavgiften. Om ett förbud mot fortsatt färd gäller, ska ärendet handläggas utan dröjsmål. Vid införandet av denna bestämmelse i lagen om överlastavgift angavs att det därigenom förväntades att eventuella onödiga tidsutdräkter i handläggningen skulle bortfalla (se prop. 2003/04:160 s. 134). För att säkerställa att Transportstyrelsen för sin handläggning av ärendet om sanktionsavgift får tillräckligt underlag, bör det uppställas krav på dokumentation av förskottsbeslutet. Uppgifter om grunden för beslutet om förskott och det belopp som har beslutats, vem beslutet har riktat sig mot, vem som har fattat beslutet, vilket fordon beslutet avser samt datum, tid och plats för beslutet bör framgå. I fråga om överlastavgift och sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och

vilotidsreglerna bör det även anges hur förskottet beräknats. Uppgifterna bör tillställas Transportstyrelsen utan dröjsmål. Som anges i avsnitt 6.4 ska ett förbud mot fortsatt färd bestå till dess att förskottet har betalats, eller till dess sanktionsavgiften har påförts och betalats. För att Polismyndigheten, eller i förekommande fall Tullverket, ska få kännedom om att en sanktionsavgift betalats in till Transportstyrelsen, bör styrelsen skyndsamt underrätta den aktuella myndigheten om en sådan inbetalning.

*Har förbud och åtgärder beslutats av en tulltjänsteman bör Tullverket ansvara vid omprövning och överklagande av besluten*

Enligt dagens regler kan en tulltjänsteman hindra ett fordon's fortsatta färd vid överträdelse av yrkestrafikregleringen. Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd har en tulltjänsteman också befogenhet att bl.a. omhänderta fordonsnycklar och andra föremål och Tullverket beslutar om klampning. Det saknas skäl att ändra myndighetens och tjänstemännens befogenheter i dessa avseenden. Eftersom tidsgränsen nu föreslås tas bort även i fråga om åtgärder som vidtas i syfte att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafikregleringen, kommer förbud och åtgärder som har beslutats av en tulltjänsteman kunna bli föremål för omprövning och överklagande. I dessa fall bör det vara Tullverket som ansvarar för fortsatt hantering av besluten och som alltså på begäran ska ompröva ett förbuds- eller åtgärdsbeslut. I förekommande fall, och i likhet med vad som i dag gäller för Polismyndigheten, kommer Tullverket då även att föra det allmänna talan vid en prövning i domstol (jfr prop. 2013/14:256 s. 60).

*Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas utan dröjsmål*

Vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd gjordes bedömningen att förfarandet vid ett överklagande av åtgärder bör vara enkelt. Det föreslogs därför att lagen (1996:242) om domstolsärenden (ärendelagen) ska tillämpas vid domstolens handläggning av överklagandet. Det framhölls då att ärendelagen ger utrymme för ett mindre formbundet förfarande och att den generellt också ger ett snabbare förfarande än vad som är fallet vid en handläggning enligt rättegångsbalken (prop. 2013/14:256 s. 59 f.). Även de underliggande förbuden mot fortsatt färd föreslås omfattas av den domstolsprövning som kan ske av en åtgärd som ska säkerställa efterlevnaden av förbudet. Något behov av att ändra förfarandet vid domstolen med anledning av detta finns dock inte. Mot bakgrund av att de aktuella förbuden och åtgärderna är ingripande för den enskilde bör det dock införas ett krav på skyndsamt handläggning. Detta gäller redan i dag när Polismyndigheten ska ompröva ett åtgärdsbeslut. Ett sådant krav bör dock även gälla vid domstolens handläggning. De aktuella ärendena kommer vanligen vara av förhållandevis enkel beskaffenhet. Några särskilda tidsfrister för när ett ärende senast ska vara avgjort bör dock inte införas. Regleringen bör ge utrymme för viss flexibilitet. I likhet med vad som gäller vid handläggningen av ärenden om överlastavgift eller annan sanktionsavgift när ett förbud mot fortsatt färd gäller, bör det därför anges att ärenden om omprövning och överklaganden av förbud och åtgärder ska handläggas utan dröjsmål. Med handläggning utan dröjsmål

avses här att ärendet har viss förturskaraktär, även om några särskilda tidsfrister inte ska tillämpas.

### *Något om domstolens prövning*

Vid ett överklagande av ett beslut från Polismyndigheten eller Tullverket om att ett förbud eller en åtgärd ska bestå har domstolen att pröva om förutsättningarna för förbudet eller åtgärden föreligger. Förbud kan meddelas bl.a. om färden sker i strid med vad som gäller för trafiken i fråga eller om regler på annat sätt överträds. Vissa överträdelse kan medföra ett straffrättsligt ansvar, t.ex. om yrkestrafik bedrivs utan tillstånd. Domstolen ska dock inte pröva ansvarsfrågan utan ska enbart kontrollera att det objektivt sett finns förutsättningar för att meddela de beslut som nu är aktuella. Domstolen ska inte heller pröva huruvida ett förskott för sanktionsavgift ska beslutas eller inte. Som nämns ovan är beslutet om förskott föremål för Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsens efterföljande handläggning av ärendet om sanktionsavgift utmynnar sedan i ett beslut, som kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vid prövningen av ett förbud eller en åtgärd kan även omständigheter som ägt rum efter beslutet behöva beaktas. Även den tid under vilken ett förbud eller en åtgärd gällt kan behöva vägas in. Domstolen kan alltså vid sin prövning t.ex. beakta huruvida kravet på proportionalitet är uppfyllt och, om så inte skulle vara fallet, upphäva besluten.

Enligt dagens regler är en förutsättning för att domstolen ska pröva ett omhändertagande eller en klampning att åtgärden fortfarande består (se prop. 2013/14:256 s. 71). Detta bör gälla även för det förbud som nu ska kunna bli föremål för prövning. Någon prövning av ett förbud eller en åtgärd som har upphört ska alltså inte ske inom ramen för ett överklagande enligt de nu aktuella reglerna. Det får anses tillräckligt att en sådan prövning t.ex. kan komma till stånd inom ramen för en eventuell skadeståndstalan enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

### *Övriga bestämmelser i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd förs över till den nya lagen i huvudsak oförändrade*

Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd innehåller även bestämmelser om beslut om omhändertagande och klampning, dvs. under vilka förhållanden sådana beslut får fattas och av vem, och om möjligheten till kroppsvisitering och genomsökning av fordonet. Ett beslut om omhändertagande bör i likhet med i dag vara föremål för en förmansprövning. Likaså bör klampning fortsatt beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket. Lagen innehåller också en påminnelse om att behovs- och proportionalitetsprinciperna ska tillämpas. I bestämmelsen om beslut om klampning anges i dag att med detta avses att ett fordon eller ett fordonståg förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning. Ordet klampning bör lämpligtvis förklaras inledningsvis i den nya lagen. I lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns vidare bestämmelser om delgivning, underrättelser och protokollföring samt förfarandet när en åtgärd upphör.

I avsnitt 6.6 föreslås att bilinspektörer ska få besluta om omhändertagande av egendom. Den berörda personkretsen bör framöver även delges



förbudet mot fortsatt färd. I övrigt saknas skäl att ändra de nu aktuella reglerna när de förs över till den nya lagen.

Lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. är tillämplig på egendom som har omhändertagits med stöd av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd men som inte har hämtats ut när omhändertagandet har upphört. Med anledning av att en ny klampningslag införs bör hänvisningarna i lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. justeras. I samband därmed bör även vissa redaktionella ändringar göras i den lagen.

#### *Förhållandet till förvaltningslagen*

I förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser som gäller för handläggning av ärenden hos förvaltningsmyndigheter. I bl.a. Polismyndighetens och Tullverkets brottsbekämpande verksamhet är dock förvaltningslagen bara tillämplig i begränsad omfattning. Med brottsbekämpande verksamhet avses i förvaltningslagen även verksamhet hos polisen som syftar till att bl.a. övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när en störning har inträffat (se prop. 2016/17:180 s. 287). Polisens trafikövervakning anses vanligtvis ingå i uppgiften att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när en störning har inträffat. Ingripanden på trafikområdet kan också ha ett brottsbekämpande syfte. Förbud mot fortsatt färd och åtgärder för att verkställa sådana beslut faller dock utanför såväl den brottsbekämpande som den ordningshållande verksamheten. Bestämmelserna i förvaltningslagen är därmed som utgångspunkt tillämpliga på de nu aktuella besluten. Det innebär att den lagens bestämmelser om bl.a. motivering av beslut och underrättelse om innehållet i beslut gäller även för beslut om förbud och åtgärder. I 4 § förvaltningslagen anges att om det i lag eller förordning finns någon bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, tillämpas den bestämmelsen. I förvaltningslagen finns bl.a. bestämmelser om när en myndighet får eller ska ändra ett beslut. I avsnitt 6.4 föreslås att Polismyndigheten och Tullverket därutöver ska få upphäva beslut, om det finns synnerliga skäl. Ett förbud eller en åtgärd kan vidare upphävas även om besluten har överklagats till domstol. Bestämmelsen i 39 § förvaltningslagen om när en myndighet får ändra ett beslut som har överklagats ska därför inte tillämpas. Den nya klampningslagen innehåller vidare, i likhet med lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, särskilda bestämmelser om överklagande. Inte heller förvaltningslagens bestämmelser om överklagande ska därför tillämpas. I övrigt ska bestämmelserna i förvaltningslagen tillämpas i Polismyndighetens och Tullverkets verksamhet enligt klampningslagen.

## 6.6 Ökade befogenheter för bilinspektörer

|  |
|--|
| <p><b>Förslag:</b> Bilinspektörer får befogenhet att förbjuda fortsatt färd</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafikregleringen, och</li><li>– när det skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet på grund av fordonets beskaffenhet.</li></ul> |
|--|

För att verkställa ett förbud mot fortsatt färd får bilinspektörer även befogenhet att omhänderta fordon snycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar.

Bilinspektörer får befogenhet enligt taxitrafiklagen att omhänderta en särskild registreringsskylt för taxifordon.

## Skälen för förslaget

### *Allmänt om bilinspektörer och vägkontroller*

Inom polisens trafikövervakning är två personalkategorier verksamma: polismän och bilinspektörer. En bilinspektör är en civil tjänsteman med anställning hos Polismyndigheten. Bilinspektörer har som regel utbildning som fordonsingenjör och genomgår viss vidareutbildning vid anställning hos Polismyndigheten. Arbetsuppgifterna består bl.a. av tekniska kontroller på väg av fordon och dess utrustning men också av vägkontroller av kör- och vilotider, den yrkesmässiga trafiken och taxitrafiken. Vid nu nämnda kontroller arbetar vanligtvis polismän och bilinspektörer tillsammans i en grupp. Dessa personalkategorier har olika befogenheter som dock ibland kan sammanfalla. Bestämmelser om vilka befogenheter bilinspektörer har finns i ett antal författningar.

Enligt fordonslagen avses med bilinspektör den som har anställning som bilinspektör hos Polismyndigheten. Bilinspektör utgör dock inte längre en anställningsform inom Polismyndigheten. I stället anställs bilinspektörer inom Polismyndigheten numera som handläggare med funktionen bilinspektör. Definitionen i fordonslagen bör därmed justeras. Bilinspektörer föreslås nedan få befogenheter även enligt klampningslagen. Även i den lagen och i andra föreskrifter där bilinspektörer har befogenhet att ingripa i olika avseenden bör det därför förklaras vad som avses med en bilinspektör.

### *Bilinspektörer bör få förbjuda fortsatt färd i fler fall*

En bilinspektör har idag befogenhet att förbjuda ett fordon fortsatt färd i vissa fall. Om en sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av vägtrafikreglerna har bilinspektörer samma befogenheter som en polisman att vid en vägkontroll besluta om förskott för avgiften och att ett fordon inte får fortsätta färden om förskottet inte betalas omedelbart. Så är bl.a. fallet när ett transportföretag utför godstransporter i strid med reglerna om cabotagetransporter eller när ett företag inte kan visa upp tillstånd och andra handlingar som ska medföras i fordonet vid olika typer av transporter, se t.ex. 7 c § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). I dag är det dock enbart polisman eller tulltjänsteman som kan hindra fortsatt färd vid andra överträdelser av yrkestrafikregleringen, trots att sådana överträdelser många gånger är snarlika de där bilinspektörer redan har befogenhet att förbjuda färden. Bilinspektörer bedöms ha goda kunskaper om vilka regler som gäller för den yrkesmässiga trafiken och taxitrafiken. Från effektivitetssynpunkt finns det fördelar med att möjliggöra för bilinspektörer att vid en vägkontroll kunna fatta fler beslut avseende den yrkesmässiga trafiken. Det finns därför skäl som talar för att bilinspektörer bör ges befogenhet att förbjuda ett fordon fortsatt färd i syfte att hindra fortsatt överträdelser

av yrkestrafikregleringen. Ett sådant förbud kan aktualiseras vid överträdelser av bestämmelserna i yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen, yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen samt vid överträdelser av bestämmelser i de EU-regelverk om internationella vägtransporter som förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) hänvisar till.

Som nämns ovan utför bilinspektörer flygande inspektioner och får även kontrollera fordons last samt dess färdskrivare eller taxameter och får för dessa ändamål stoppa fordon. En bilinspektör får vidare meddela förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till fordons säkerhet eller lämplighet i trafik i vissa fall. Enligt fordonslagen är det dock bara polismän som får hindra fortsatt färd. Även här bedöms bilinspektörer ha tillräcklig kunskap för att bedöma huruvida fordonet eller dess utrustning uppfyller föreskrivna krav eller om fordonet är lastat på föreskrivet sätt och om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Detsamma gäller när bestämmelser om fordons mått och vikt eller krav på fordons last och däck i trafikförordningen eller föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen överträds. Att ge bilinspektörer utökade befogenheter att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller där färden annars utgör en väsentlig olägenhet ligger i linje med de arbetsuppgifter som bilinspektörer har redan i dag. Även i dessa fall finns det alltså skäl som talar för att ge bilinspektörer befogenhet att förbjuda ett fordon fortsatt färd.

I 6 § lagen om överlastavgift anges att om polisman påträffat fordon som framföres med avgiftspliktig överlast och färden med fordonet fortsätter utan rättelse, utgår överlastavgift särskilt för den fortsatta färden, om polismannen förbjudit denna. Med det förbud som omnämns i paragrafen avses sådant som är meddelat med stöd av trafikförordningen, vid överskridande av viktbestämmelserna där (se prop. 2003/04:160 s. 172 och prop. 1972:81 s. 73). Även en bilinspektör föreslås nu kunna meddela sådana förbud. Den aktuella bestämmelsen i lagen om överlastavgift synes ha tillkommit för att klargöra att en ny överlastavgift kan påföras för färd som fortsätter trots ett förbud, även om en ny färd inte skulle anses äga rum (se prop. 1972:81 s. 73). Något behov av att i paragrafen ange vem som förbjudit färden finns dock inte. Vem som har befogenhet att kontrollera överlast, förbjuda fortsatt färd respektive att besluta om sanktionsavgift och eventuellt förskott framgår på annat håll.

En polisman har rätt att under vissa förutsättningar använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, se 10 § polislagen (1984:387). En bilinspektör saknar motsvarande befogenheter. Vid nu aktuella förbud är det fråga om att meddela ett förvaltningsbeslut som i normalfallet inte bör aktualisera våldsanvändning. All form av myndighetsutövning, särskilt i form av betungande beslut, mot en enskild kan dock innebära vissa risker för den tjänsteman som meddelar beslutet. Befogenheten att meddela förbud i de nu aktuella fallen skiljer sig, när det gäller behovet av våldsanvändning, emellertid inte från de fall där bilinspektör i dag kan meddela förbud. Om bilinspektören gör bedömningen att ett beslut kan komma att kräva användning av våld bör han eller hon avstå från att meddela ett sådant beslut. Som nämnts arbetar bilinspektörer och polismän i regel tillsammans vid en vägkontroll och har därför vid behov möjlighet att bistå varandra. Mot denna bakgrund bör bilinspektörer sammanfattningsvis ges

befogenhet att förbjuda fortsatt färd för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafikregleringen och för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

#### *Bilinspektörer bör få verkställa förbud mot fortsatt färd genom att omhänderta egendom*

För att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs, får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd har inte bilinspektörer någon sådan befogenhet. Vissa andra regelverk tillerkänner dock bilinspektörer rätten att omhänderta egendom. Om vissa skatter och avgifter med anknytning till ett fordon inte betalas i tid, finns bestämmelser om att fordonet inte får användas. Om fordonet ändå används, ska en polisman eller bilinspektör omhänderta fordonets registreringsskyltar, se t.ex. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, vägtrafikskattelagen (2006:629) och lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Att omhänderta viss egendom med anknytning till fordonet eller till transporten för att verkställa ett förbud mot fortsatt färd skiljer sig inte väsentligen från ett omhändertagande av registreringsskyltar för att säkerställa att ett användningsförbud följs. Bilinspektörer bör därför ges befogenhet att omhänderta egendom för att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs.

Enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får en polisman eller tulltjänsteman även kroppsvisitera fordonets förare och genomsöka fordonståget om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Någon sådan rätt bör dock inte tillerkännas en bilinspektör, eftersom detta bedöms kräva polisens kompetens. En bilinspektör kan därför enbart omhänderta t.ex. fordonsnycklar och frakthandlingar om de överlämnas frivilligt. I annat fall måste bilinspektören begära bistånd från en polisman.

#### *Bilinspektörer bör få omhänderta en särskild registreringsskylt för taxifordon*

Enligt taxitrafiklagen får en polisman under vissa förutsättningar omhänderta en särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik. Så kan t.ex. ske om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik, om fordonet är belagt med körförbud eller om det finns ett användningsförbud för fordonet. Även här finns det likheter med bilinspektörers befogenheter att enligt andra regelverk omhänderta registreringsskyltar vid användningsförbud. Bilinspektörer bedöms också i fråga om de situationer som avses i bestämmelsen i taxitrafiklagen om omhändertagande av skylt ha goda kunskaper om de aktuella reglerna. Det finns därför förutsättningar att även i detta fall ge bilinspektör möjlighet att omhänderta en registreringsskylt. Bilinspektörer bör därmed ges en sådan befogenhet i fråga om en särskild registreringsskylt för taxifordon.

## 7 Ytterligare sanktionsväxlingar för den yrkesmässiga trafiken och taxitrafiken

### 7.1 Sanktionsavgift när en tillståndshavare inte följer krav på att anmäla fordon och antal anställda eller använder fordon i strid med villkor

**Förslag:** En tillståndshavare som inte följer kraven på att till Transportstyrelsen anmäla fordon som ska användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik eller ändringar av fordonet eller dess användning ska påföras en sanktionsavgift. Detsamma ska gälla den som har ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och som inte följer krav på att anmäla antalet anställda i företaget.

En tillståndshavare som använder ett utlandsregistrerat fordon i yrkesmässig trafik i strid med villkoren för detta eller som underlåter att vid en kontroll visa upp de handlingar som ska medföras i sådana fordon ska påföras en sanktionsavgift.

Sanktionsavgiften ska uppgå till 10 000 kronor vid överträdelse av anmälningskrav eller vid användning av utlandsregistrerade fordon i strid med villkoren. Vid underlåtenhet att vid en kontroll visa upp de handlingar som ska medföras i sådana fordon ska avgiften uppgå till 7 500 kronor.

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om sådana överträdelse som upptäcks vid en vägkontroll.

#### **Skälen för förslaget**

##### *Anmälningskrav i yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen*

I 4 kap. yrkestrafikförordningen och 4 kap. taxitrafikförordningen finns bestämmelser av betydelse för kontrollen av yrkesmässig trafik och taxitrafik, bl.a. krav på tillståndshavaren att anmäla vissa förhållanden och villkor för att få använda fordon. En tillståndshavare är skyldig att skriftligen göra en anmälan till Transportstyrelsen om de fordon som ska användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik. Ett svensktregistrerat fordon får användas när en fullständig anmälan har kommit in till Transportstyrelsen. För att ett utlandsregistrerat fordon ska få användas i yrkesmässig trafik, krävs att ytterligare villkor uppfylls (se nedan). Om ett anmält fordon ändras så att det inte uppfyller tillämpliga krav om registrering och beskaffenhet eller om det inte längre ska användas enligt tillståndet, ska detta också anmälas. Sedan den 21 februari 2022 finns även krav på att den som har ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik varje år ska anmäla hur många anställda som finns i företaget och hur många av dessa som är förare som normalt är stationerade i Sverige. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot dessa krav döms till penningböter (se 6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen och 7 kap. 1 § taxitrafikförordningen).

### *Villkor för att få använda hyrda utlandsregistrerade fordon i yrkesmässig trafik*

För att bl.a. stärka etableringskravet och underlätta kontrollen av att reglerna följs infördes i februari 2022 skärpta krav för när ett hyrt utlandsregistrerat fordon får användas med stöd av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. För att ett utländskt fordon ska få användas av tillståndshavaren i sådan trafik, krävs numera att Transportstyrelsen först har registrerat detta i vägtrafikregistret. Därutöver infördes bestämmelser om att tillståndshavaren får använda utlandsregistrerade fordon som innehas med nyttjanderätt endast om det uteslutande står till tillståndshavarens förfogande, det körs av anställda hos tillståndshavaren (eller av tillståndshavaren själv om denne är en fysisk person) och nyttjanderättsavtalet inte är förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal. För att möjliggöra kontroll av att villkoren följs infördes även krav på att vissa handlingar ska medföras i fordonet. I likhet med vad som gäller vid brott mot anmälningsskraven, döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot villkoren till penningböter (se 6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen).

### *Sanktionsavgift vid överträdelse av krav på att anmäla fordon och antal anställda*

Vissa överträdelse på yrkestrafikområdet är straffbelagda, medan andra medför att en sanktionsavgift ska påföras. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om påförande av sanktionsavgifter på området. I betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) föreslogs att fler typer av överträdelse skulle sanktionsväxlas, dvs. att en sanktionsavgift ska påföras i stället för att ett straff utdöms. Enligt utredningen kan en sanktionsväxling vara lämplig om det kan medföra positiva effekter på regelefterlevnaden. Så kan t.ex. vara fallet om systemet bygger på strikt ansvar i stället för uppsåt eller oaktsamhet. För att detta ska vara förenligt med rättssäkerheten bör det handla om situationer där överträdelse är enkla att konstatera och den bakomliggande handlingsregeln är klar och tydlig. Sanktionen ska även träffa den aktör som har skyldighet att följa handlingsregeln eller annars utövar kontroll över den aktuella verksamheten. Enligt utredningens bedömning bör en sanktionsväxling på yrkestrafikområdet i första hand omfatta näringsidkare, eftersom bristen på effektiva sanktioner framför allt handlar om överträdelse inom näringsverksamhet där det inte påförs tillräckligt kännbara sanktioner. För att en sanktionsväxling ska vara effektiv måste därutöver den myndighet som ska påföra sanktionsavgiften ha tillräckliga utredningsmöjligheter enligt tillsynslagstiftningen.

I betänkandet föreslogs att underlåtenhet att anmäla trafikansvariga och andra personer som ska prövas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller taxitrafik skulle sanktionsväxlas. Även underlåtenhet att vid utförandet av internationella transporter medföra och uppvisa sådana dokument som behövs för transporten borde enligt utredningen leda till en sanktionsavgift. Påföljden vid brott mot de aktuella kraven var penningböter, vilket bl.a. innebar att företagsbot inte kunde bli aktuellt. Utredningen menade att förutsättningarna för att i stället påföra tillståndshavaren eller företaget en sanktionsavgift var uppfyllda och att det borde utgöra ett effektivare sätt att ingripa mot fusk eller slarv i de aktuella fallen.

Regeringen beslutade i maj 2022 om ändringar i yrkestrafikförordningen, förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och taxitrafikförordningen i enlighet med vad som föreslogs i betänkandet. I samband med remitteringen av betänkandet påpekade vissa remissinstanser dock att ytterligare överträdelse på området borde kunna bli föremål för sanktionsväxling.

Det ovan nämnda kravet på den som har ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik att till Transportstyrelsen anmäla antal anställda är, i likhet med skyldigheten att anmäla den som är trafikansvarig och andra som ingår i provningskretsen för tillståndet, ett anmälningsskyldigt att sanktionsväxla. När det gäller skyldigheten att anmäla de fordon som ska användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik angavs det i betänkandet Kontroller på väg att det är vid en vägkontroll som bristande anmälan upptäckts och att en polisman då direkt kan påföra en ordningsbot, varför en sanktionsväxling inte uppfattades som effektivt (SOU 2021:31 s. 228). Det förekommer dock att andra överträdelse som upptäckts vid vägkontroller medför att en sanktionsavgift ska påföras, även när detta inte föranleder att ett förskott för avgiften ska beslutas vid kontrollen. Skyldigheten att anmäla fordonet ligger dessutom, i likhet med de andra anmälningsskyldiga, på tillståndshavaren. Att växla sanktion för överträdelsen från penningböter till sanktionsavgift skulle därför säkerställa att sanktionen alltid träffar den som har skyldigheten att göra anmälan. Någon osäkerhet huruvida en överträdelse har begåtts eller inte bedöms inte heller uppstå. En sanktionsavgift vid underlåtenhet att göra en anmälan av de fordon som ska användas i verksamheten kan därmed vara en lämplig åtgärd för att säkerställa att regelverket följs. Samma bedömning görs i fråga om underlåtenhet att följa kraven i yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen om att anmäla ändringar av fordonet eller dess användning.

#### *Sanktionsavgift vid överträdelse av de villkor som gäller vid användning av hyrda utlandsregistrerade fordon i yrkesmässig trafik*

En tillståndshavare kan ibland behöva använda hyrda fordon i verksamheten. Är fordonet utlandsregistrerat får det användas med stöd av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik endast på vissa villkor. Villkoren syftar bl.a. till att säkerställa att det är den svenska tillståndshavaren som faktiskt bedriver transportverksamheten. Även i detta fall finns goda skäl att växla sanktion vid överträdelse, så att den tillståndshavare som använder fordonet i strid med dessa villkor ska kunna påföras en sanktionsavgift. För att underlätta kontrollen av att villkoren följs finns krav på att i fordonet medföra och uppvisa vissa handlingar. Det är rimligt att tillståndshavaren ska ta ansvar för att de dokument som ska styrka att villkoren följs medförs i fordonet och kan visas upp vid en kontroll. Även om det rent faktiskt är föraren som utför detta bör det i tillståndshavarens ansvar också ingå att instruera förarna om vad de ska göra. I likhet med vad som gäller vid underlåtenhet att visa upp de dokument som behövs vid internationella transporter, bör även den tillståndshavare som brister i att säkerställa att de nu aktuella handlingarna visas upp kunna påföras en sanktionsavgift. De argument som ovan förs fram om varför en sanktions-

växling i övrigt framstår som lämplig gör sig gällande även vid en överträdelse av dessa krav.

*En sanktionsväxling kräver i vissa fall en skyldighet för Polismyndigheten att lämna en underrättelse till Transportstyrelsen*

Att ett fordon i yrkesmässig trafik eller taxitrafik inte är anmält till Transportstyrelsen upptäcks vanligtvis vid en vägkontroll, dvs. när polisen vid kontrollen gör en slagning mot vägtrafikregistret och upptäcker att det inte finns antecknat där att fordonet används med stöd av ett tillstånd. Även underlåtenhet att visa upp de handlingar som ska styrka att ett utlandsregistrerat fordon används i enlighet med villkoren för detta upptäcks vid en vägkontroll. Avsaknad av sådana handlingar kan även utgöra en indikation på att villkoren inte följs. För att Transportstyrelsen ska kunna pröva frågan om påförande av sanktionsavgift kommer Polismyndigheten därför att behöva underrätta Transportstyrelsen om vad som framkommit vid en vägkontroll. Detsamma gäller när överträdelser av kravet på att anmäla ändringar av fordonet eller dess användning upptäcks vid en vägkontroll. De underrättelser som blir aktuella bedöms främst innehålla uppgifter om tillståndshavaren och fordonet, vilken typ av transport som utförs och tiden och platsen för kontrollen. I vissa fall kan det också finnas skäl att ange vilken förare som har kört fordonet. Bedömningen görs att uppgifterna inte omfattas av sekretess hos Polismyndigheten och sekretess hindrar därför inte myndigheten från att lämna uppgifterna till Transportstyrelsen.

Uppgifter om juridiska personer utgör inte personuppgifter. I de fall tillståndshavaren är en fysisk person eller om det finns skäl att ange uppgifter om den förare som har kört fordonet kommer en underrättelse emellertid att innehålla personuppgifter. Regler om behandling av personuppgifter finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, och lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, här benämnd dataskyddslagen. För att en behandling av personuppgifter ska vara tillåten, krävs att någon av de rättsliga grunder som anges i artikel 6 i EU:s dataskyddsförordning är tillämplig. En sådan rättslig grund är t.ex. att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som den personuppgiftsansvarige har (artikel 6.1 c) eller att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning (artikel 6.1 e). Den rättsliga förpliktelsen, uppgiften av allmänt intresse eller myndighetsutövningen ska fastställas i enlighet med unionsrätten eller medlemsstatens nationella rätt (artikel 6.3). För polisens brottsbekämpande verksamhet gäller i stället brottsdatalagen (2018:1177) och lagen (2018:1693) om polisens behandling av personuppgifter inom brottsdatalagens område.

Överträdelser av de nu aktuella kraven är i dag straffbelagda och hanteras därför av Polismyndigheten, som har rättslig grund för behandling av nödvändiga personuppgifter enligt de regler som gäller i den brottsbekämpande verksamheten. Transportstyrelsen utövar tillsyn över



den som innehar ett yrkestrafiktillstånd eller taxitrafiktillstånd (se 4 kap. 1 § yrkestrafikförordningen och 4 kap. 1 § taxitrafikförordningen). Enligt gällande regler ska tillståndshavaren bl.a. anmäla vilka fordon som ska användas i verksamheten och om eventuella ändringar av fordonet eller dess användning. I sin tillsyn ska Transportstyrelsen kontrollera att tillståndshavaren fortlöpande uppfyller kraven för att få bedriva verksamhet. I 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) anges därför att Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om påföljder för brott har ålagts någon enligt ett antal författningar, bl.a. vid brott mot de nu aktuella anmälningskraven. Transportstyrelsens tillsynsverksamhet utgör en uppgift av allmänt intresse och myndigheten har rättslig grund för att behandla de personuppgifter som är nödvändiga för detta syfte (se artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning och 2 kap. 2 § dataskyddslagen). Den rättsliga grunden är fastställd i nationell rätt enligt artikel 6.3 i EU:s dataskyddsförordning genom bestämmelserna om tillsyn i yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen.

En sanktionsväxling innebär inte att fler eller andra uppgifter än de som enligt gällande regler ska behandlas av myndigheterna behöver hanteras. Däremot kommer flödet av personuppgifter att förändras. Polismyndighetens personuppgiftsbehandling kommer också att ske med stöd av ett annat regelverk än idag. Det ingår i Polismyndighetens uppdrag att utföra kontroller på väg av att yrkes- och taxitrafikregleringen följs, även när reglerna inte är straffsanktionerade. Eftersom kontrollerna i nu aktuella avseenden inte längre utförs i brottsbekämpande syfte ska den personuppgiftsbehandling som sker med anledning av detta framöver följa EU:s dataskyddsförordning och kompletterande nationell reglering. Polisens kontrollverksamhet utgör en uppgift av allmänt intresse enligt artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning. Den rättsliga grunden för behandlingen kommer fortsatt att vara fastställd i nationell rätt enligt artikel 6.3 i EU:s dataskyddsförordning (jfr förslagen i avsnittet nedan om att myndigheten fortsatt ska utföra vägkontroller). En författningsreglerad skyldighet för Polismyndigheten att underrätta Transportstyrelsen om sådana överträdelser av kraven på fordonsanmälan som upptäcks vid en vägkontroll eller när nödvändiga handlingar inte visas upp utgör en rättslig förpliktelse. Införandet av en sådan skyldighet innebär att Polismyndigheten har stöd för den personuppgiftsbehandling som skyldigheten medför, jfr artikel 6.1 c i EU:s dataskyddsförordning och 2 kap. 1 § dataskyddslagen. Den rättsliga grunden kommer därmed vara fastställd enligt artikel 6.3 i EU:s dataskyddsförordning (jfr föreslagna 5 kap. 5 § yrkestrafikförordningen och 6 kap. 4 § taxitrafikförordningen). I stället för att ta emot under rättelser från polisen när en tillståndshavare gjort sig skyldig till brott, kommer Transportstyrelsen i ett ärende om påförande av sanktionsavgift pröva frågan om en överträdelse har begåtts, i likhet med vad som i dag gäller vid liknande överträdelser (jfr bl.a. 6 kap. 3 § yrkestrafikförordningen 7 kap. 5 § taxitrafikförordningen).

De nu aktuella förändringarna i personuppgiftshanteringen bedöms inte innebära något ytterligare intrång i den enskildes personliga integritet jämfört med dagens regler. Behandlingen får anses vara proportionerlig i förhållande till intresset av att säkerställa att regleringen på yrkes- och taxitrafikområden följs. En skyldighet för Polismyndigheten att underrätta Transportstyrelsen om överträdelser av krav på att anmäla fordon eller att

visa upp handlingar som upptäcks vid en vägkontroll bör därmed införas. Eftersom överträdelserna inte längre föreslås vara straffbelagda bör Polismyndighetens skyldighet att enligt 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen underrätta Transportstyrelsen om brott mot de aktuella bestämmelserna utgå. Eventuellt merarbete som förändringarna kan innebära bör uppvägas av de förväntade fördelarna med en sanktionsväxling.

### *Sanktionsavgiftens storlek*

Den 15 juni 2022 trädde sanktionsväxlingen i fråga om underlåtenhet att uppvisa sådana tillstånd och andra dokument som behövs vid internationella transporter i kraft. Sanktionsavgiften uppgår till 10 000 kronor. Sedan den 1 januari 2023 ska också den som inte följer krav på att anmäla trafikansvariga och andra personer som prövas mot tillståndet påföras en sanktionsavgift på samma belopp. Även i fråga om de överträdelser som nu föreslås sanktionsväxlas bör avgiften utgöra ett fast belopp. Det förefaller lämpligt att sanktionsavgiften vid överträdelser av de nu aktuella anmälningskraven och vid överträdelse av villkoren för att få använda utlandsregistrerade fordon ska ligga på samma nivå som de ovan nämnda avgifterna. Sanktionsavgiften för dessa överträdelser bör därför uppgå till 10 000 kronor. Om tillståndshavaren visserligen använder ett utlandsregistrerat fordon i enlighet med villkoren men underlåter att ha med de handlingar som ska visa detta, får det anses vara tillräckligt med en sanktionsavgift om 7 500 kronor. En tillståndshavare som använder fordonet i strid med villkoren och som därför ska påföras en avgift om 10 000 kronor, ska inte samtidigt påföras en avgift för underlåtenhet att medföra handlingar.

### *Preskription av sanktionsavgift*

I de författningar på yrkestrafikområdet som reglerar påförande av sanktionsavgift finns bestämmelser om handläggningen av ärendet om sanktionsavgift. I författningarna finns bl.a. bestämmelser om preskription av sanktionsavgift. Dessa bestämmelser bör justeras redaktionellt.

## 7.2 Bemyndiganden om att meddela föreskrifter om sanktionsavgift

**Förslag:** Regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid användning av fordon i yrkesmässig trafik i strid med villkoren för sådan användning.

**Bedömning:** Befintliga bemyndiganden i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av anmälningskrav bör omfatta möjligheten att meddela sådana föreskrifter även i fråga om överträdelser av krav på att anmäla fordon och antal anställda.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** I 7 kap. 4 § första stycket 1 yrkestrafiklagen (2012:210) och 7 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211) finns bemyndiganden till regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av anmälningskrav i föreskrifter som

meddelats med stöd av respektive lag. Bemyndigandena infördes efter förslag i propositionen Genomförande av mobilitetspaketet. I propositionen angav regeringen att de aktuella bemyndigandena avsåg möjligheten att meddela sanktionsavgifter vid överträdelse av krav på att anmäla trafikansvariga och andra personer som ska prövas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller taxitrafik (se prop. 2021/22:166 s. 32 och 119–120). Riksdagen antog regeringens förslag (se bet. 2021/22:TU15, rskr. 2021/22:303). Ovan föreslås att sanktionsavgift ska kunna påföras en tillståndshavare vid överträdelse av krav på att anmäla fordon som ska användas i yrkesmässig trafik respektive taxitrafik eller på att anmäla antal anställda. I likhet med föreskrifter om sanktionsavgifter vid andra överträdelse av anmälningskrav bör dessa placeras i förordning. De ovan nämnda bemyndigandena omfattar till sin ordalydelse även föreskrifter om nu aktuella sanktionsavgifter. Mot bakgrund av de uttalanden som gjordes i samband med införandet av bemyndigandena kan regeringens mandat att meddela föreskrifter dock anses ha begränsats. De befintliga bemyndigandena bör framöver kunna utnyttjas även för att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av kraven på att anmäla fordon eller antal anställda. Riksdagen bör därför ta förnyad ställning till omfattningen av de aktuella bemyndigandena i yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen, i syfte att möjliggöra för regeringen att kunna meddela sådana föreskrifter.

Även föreskrifter om sanktionsavgift vid överträdelse av villkor för att få använda ett fordon med stöd av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller när de handlingar som ska medföras i ett hyrt utlandsregistrerat fordon inte kan visas upp vid en vägkontroll bör placeras i förordning. Ett bemyndigande till regeringen att få meddela sådana föreskrifter bör därför införas i yrkestrafiklagen. I samband därmed bör 7 kap. 4 § yrkestrafiklagen justeras redaktionellt.

### 7.3 Polismyndigheten och Tullverket bör fortsatt utföra vägkontroller

**Förslag:** Det införs förtydligande bestämmelser om att Polismyndigheten och Tullverket fortsatt ska utföra kontroller på väg av att yrkestrafik- och taxitrafiklagstiftningen följs.

**Skälen för förslaget:** I polislagen (1984:387) finns allmänna bestämmelser om Polismyndighetens verksamhet. I 2 § polislagen finns en uppräknning av vissa av de uppgifter som hör till myndighetens uppdrag, bl.a. att förhindra eller beivra brott. Enligt punkten 2 i samma paragraf har Polismyndigheten även i uppdrag att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten. I detta ingår bl.a. trafikövervakning, inklusive övervakning av den yrkesmässiga trafiken. Bestämmelser om att myndigheten ska utföra vägkontroller i olika sammanhang finns i andra författningar. I vissa bestämmelser anges att en polisman har vissa befogenheter eller att handlingar ska visas upp för polisman för kontroll. I andra fall framgår myndighetens uppdrag mer indirekt. I yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen anges att en polisman får hindra fortsatt färd vid överträdelse av regleringen på området. Bestämmelser om att fortsatt färd får förbjudas

vid överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen föreslås nu föras över till den nya klampningslagen. Av sådana bestämmelser följer visserligen att polisen kan utföra vägkontroller av att regelverket följs. För att förtydliga att sådana kontroller ingår i Polismyndighetens uppdrag kan det dock finnas skäl att särskilt reglera detta. Detta gäller inte minst när vissa överträdelse nu föreslås avkriminaliseras. För den enskilde framstår det också som tydligare om det av regleringen framgår vem som har rätt att kontrollera att denna följs. En bestämmelse om att myndigheten ska utföra kontroller på väg av att yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen följs bör därför införas. Även Tullverket utför kontroller av den yrkesmässiga trafiken i vissa sammanhang. Dessa är huvudsakligen inriktade på internationella transporter. Förtydligandet i fråga om vägkontroller bör dock även omfatta Tullverket.

Samma överväganden gör sig gällande i fråga om kontrollen av taxi- trafik. En förtydligande bestämmelse om Polismyndighetens uppdrag att utföra vägkontroller bör därför införas även i fråga om sådan trafik. Något behov av att inkludera Tullverket i en sådan bestämmelse finns dock inte.

I förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om vilka som är behöriga kontrollmyndigheter och behöriga kontrolltjänstemän. Bestämmelserna ändras redaktionellt.

## 8 Övriga ändringar

### 8.1 Myndigheters beslut om betalningsskyldighet är direkt verkställbara

**Förslag:** Bestämmelser om att Transportstyrelsens beslut om sanktionsavgift får verkställas fyller inte längre någon funktion och ska upphävas.

**Skälen för förslaget:** I utsökningsbalken regleras utsökningsförfarandet. Det är uppbyggt så att Kronofogdemyndigheten efter ansökan tvångsvis kan verkställa anspråk som fastställts i en dom eller annan exekutionstitel. Vad som utgör en exekutionstitel regleras i 3 kap. 1 § utsökningsbalken. Sedan den 1 september 2022 är förvaltningsmyndigheters beslut som avser betalningsskyldighet direkt verkställbara förutsatt att beslutet är överklagbart, se 3 kap. 1 § första stycket 6 a) utsökningsbalken. Beslutet ska som huvudregel ha fått laga kraft för att vara verkställbart. Ändringarna i utsökningsbalken innebär att det inte längre krävs någon särskild föreskrift om att verkställighet enligt utsökningsbalken får ske för att ett myndighetsbeslut om betalningsskyldighet ska utgöra en exekutionstitel.

I ett antal författningar på vägtrafikområdet anges att Transportstyrelsen ska påföra en sanktionsavgift vid överträdelse av reglerna. Transportstyrelsens beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska

samarbetsområdet (EES) finns därutöver bestämmelser om att beslutet om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken när det har fått laga kraft. Dessa verkställighetsbestämmelser har inte längre någon funktion och bör upphävas.

### 8.1.1 Författningsteknisk översyn av bestämmelserna om kontroll av yrkesmässig trafik och taxitrafik

**Förslag:** Bestämmelserna i yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen om kontroll av yrkesmässig trafik och taxitrafik disponeras om.

**Skälen för förslaget:** I 4 kap. yrkestrafikförordningen och 4 kap. taxitrafikförordningen finns bestämmelser om kontroll av yrkesmässig trafik respektive taxitrafik. I dessa kapitel finns bl.a. krav på tillståndshavare att anmäla fordon som ska användas i verksamheten och regler om när sådana fordon får börja användas. I yrkestrafikförordningen finns därutöver bestämmelser om villkor som ska vara uppfyllda för att få använda hyrda utlandsregistrerade fordon. I den förordningen finns också vissa ytterligare bestämmelser om anmälan och om ingivande av uppgifter som i övrigt behövs för Transportstyrelsens tillsyn. Regleringen skulle dock kunna göras mer läsbar genom att tydligare strukturera bestämmelserna om fordonsanmälan efter vilka uppgifter som ska tillhandahållas av tillståndshavaren och vilka krav som ska vara uppfyllda, vilken kontroll Transportstyrelsen ska utföra och vilka villkor som gäller för användningen av anmälda fordon. Enklast görs detta genom att införa nya 4 kap. i respektive förordning, som ersätter de nuvarande.

Vissa ändringar i 4 kap. yrkestrafikförordningen som rör möjligheten att använda utlandsregistrerade godsfordon i yrkesmässig trafik trädde i kraft den 6 augusti 2023. I avsnitt 7.1 föreslås att det förtydligas att tillståndshavaren ska ansvara för att vissa dokument medförs i sådana fordon och kan visas upp vid en kontroll. I avsnitt 7.3 föreslås att det i yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen införs ett förtydligande om att Polismyndigheten och Tullverket fortsatt ska utföra kontroller på väg av att yrkestrafik och taxitrafiklagstiftningen följs. Den författningstekniska översyn som nu föreslås i fråga om dessa förordningar innebär inte några sakliga ändringar. Bestämmelsen i taxitrafikförordningen om vilka krav som ett fordon som ska användas i taxitrafik ska uppfylla, bör i likhet med motsvarande bestämmelse i yrkestrafikförordningen, även hänvisa till lagen (2019:370) om fordons registrering och användning. Därutöver bör uttrycksätten i fråga om uppfyllandet av ekonomiska resurser när en fordonsanmälan innebär en utökning av antalet fordon i verksamheten justeras.

Slutligen föreslås vissa ytterligare ändringar av redaktionell karaktär i yrkestrafik- och taxitrafikförordningen. Inte heller detta innebär några ändringar i sak.

## 9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** Klampningslagen, klampningsförordningen och övriga författningsändringar ska träda i kraft den 1 januari 2025. Lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och förordningen (2015:17) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska upphävas samma datum.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet

**Skälen för förslaget:** Förslaget till ny klampningslag syftar till att förbättra möjligheterna för kontrollerande myndigheter att förhindra överträdelse på vägtransportområdet och på så sätt öka regelefterlevnaden. Förslaget syftar även till att stärka rättssäkerheten för enskilda. Förslagen om sanktionsväxling syftar till att effektivisera sanktionssystemet vid överträdelse av yrkestrafik- och taxitrafikreglerna. Även detta väntas öka regelefterlevnaden på området. Det finns därför flera fördelar med att kunna tillämpa de nya reglerna så snart som möjligt. Den nya lagen och övriga författningsändringar bör därför träda i kraft den 1 januari 2025. Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bör upphävas samma datum. Den lagen bör dock fortsatt gälla för åtgärder som har vidtagits före ikraftträdandet.

I vissa författningar finns bestämmelser om beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. För sådana beslut som har meddelats före den 1 januari 2025 ska äldre föreskrifter gälla. Det innebär att beslut som meddelats före det datumet ska underställas Transportstyrelsens prövning, men att beslutet inte kan överklagas. Även vid överträdelse av bestämmelserna om kontroll av yrkesmässig trafik och taxitrafik som begås före den 1 januari 2025 ska äldre föreskrifter gälla.

I lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegodis m.m. finns bestämmelser om förfarandet med egendom som har omhändertagits enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Hänvisningarna till den senare lagen i lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegodis m.m. föreslås uppdateras. För egendom som har omhändertagits före den 1 januari 2025 gäller de äldre hänvisningarna.

I övriga författningar saknas behov av övergångsbestämmelser.

## 10 Konsekvenser

**Bedömning:** Förslagen bedöms leda till stärkt konkurrenskraft för de företag som följer reglerna. Förslaget bedöms även leda till en ökad rättssäkerhet för företag och förare.

Förslaget kan i någon mån innebära ett visst utökat arbete för Polismyndigheten och Tullverket när myndigheterna beslutar om förbud mot fortsatt färd och klampar fordonet eller omhändertar fordonsnycklar, frakthandlingar eller registrerings skyltar och för de

allmänna domstolarna att hantera överklaganden. Sanktionsväxlingen leder till att Transportstyrelsen får tillkommande arbetsuppgifter och att de allmänna förvaltningsdomstolarna kan få hantera något fler mål. Samtliga myndigheter bedöms kunna hantera de tillkommande kostnaderna inom ram.

## Skälen för bedömningen

### *Viss statistik om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd*

Transportstyrelsen har i en uppföljning av regelverket konstaterat att åtgärder för hindrande av fortsatt färd under 2016 beslutades vid 43 tillfällen. Uppföljningen visade vidare att en åtgärd vidtagits 24 gånger i syfte att verkställa en sanktionsavgift, 16 gånger i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (ej tidsbegränsad), en gång i syfte att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och två gånger i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen/taxitrafiklagen.

En genomgång av 113 av protokollen för 2020 visade att ett fordon klampats 72 gånger i syfte att verkställa en sanktionsavgift, 20 gånger i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (ej tidsbegränsad), tre gånger i syfte att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och sju gånger i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen/taxitrafiklagen. Vid åtta av dessa tillfällen hade både klampning och omhändertagande tillämpats. Vid ytterligare några tillfällen hade enbart åtgärden omhändertagande av fordonsnycklar, frakthandlingar eller registreringsskyltar tillämpats. Vid fem av dessa tillfällen hade ett omhändertagande skett i syfte att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten (ej tidsbegränsad) och vid ett tillfälle i syfte att hindra fortsatta överträdelser av taxitrafiklagen. Två av protokollen var felaktigt uppförda och två av protokollen var ofullständiga.

Sedan 2016 har antalet klampningar och omhändertagande ökat. Ökningen har till stor del avsett grunden att säkra verkställighet av sanktionsavgift.

De senaste fem åren har antalet klampningar och omhändertagande utvecklats enligt nedan tabell. (källa: it-systemet Pär, 2023-05-11)

| År   | Klampning | Klampning och omhändertagande | Omhändertagande |
|------|-----------|-------------------------------|-----------------|
| 2018 | 73        | 18                            | 47              |
| 2019 | 101       | 25                            | 36              |
| 2020 | 108       | 16                            | 8               |
| 2021 | 213       | 24                            | 11              |
| 2022 | 148       | 25                            | 14              |

### *Konsekvenser obegränsad klampning*

Syftet med förslaget är att förskott för sanktionsavgifter som ska påföras vid överträdelser av olika regler på yrkestrafikområdet ska betalas. Vidare

syftar förslaget till att bidra till att såväl transportföretag som förare ska följa reglerna om kör- och vilotider och yrkestrafiklagstiftningen i övrigt.

I fråga om att säkra verkställighet av sanktionsavgift är det i första hand utländska transportföretag som är berörda. Även svenska transportföretags konkurrensförutsättningar påverkas.

I fråga om överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen är det i första hand svenska och utländska företag som utför olagliga transporter utan att inneha rätt tillstånd som berörs. Även svenska åkerier, bussföretag och taxiföretag som t.ex. inte följt reglerna om att anmäla ett fordon i yrkesmässig trafik eller taxitrafik berörs, liksom taxiföretag som bryter mot bestämmelser om t.ex. användningen av taxameter kan beröras.

I fråga om trafikfarliga förare berörs samtliga företag som utför transporter i strid med kör- och vilotidsbestämmelserna eller de vars förare framför ett fordon på ett icke betryggande sätt.

I fråga om trafikfarliga fordon berörs samtliga företag som använder undermåliga eller överlastade fordon på svenska vägar.

Transportköpare som ingått avtal med ett företag som bryter mot regelverken påverkas bl.a. genom försenade leveranser. Även buss- och taxipassagerare som åker med i en buss eller en taxi som förbjuds från att köra vidare på grund av regelbrott påverkas, eftersom de inte kan åka vidare med bussen eller taxin.

Förarna som utför transporterna påverkas genom att fordonet inte får köras vidare.

Polismyndigheten och Tullverket är de som fattar beslut om förbud mot fortsatt färd medan det är de allmänna domstolarna som kommer att pröva överklaganden av besluten. Transportstyrelsen berörs i viss mån eftersom ett beslut om förskott ska underställas dem om ett förbud mot fortsatt färd meddelas.

I teorin leder förslaget inte till några nya konsekvenser för de företag som förbjuds från att fortsätta färden på grund av regelöverträdelser eller för de transportköpare som ingått avtal om en transport med ett företag som bryter mot regelverken. Ett beslut om hindrande av fortsatt färd är enligt dagens regler nämligen inte tidsbegränsat. Ett ekipage har därför fått köra vidare först när bristen som ledde till hindrandebeslutet har avhjälpats, även om klampen tagits bort eller fordonsnycklar, frakthandlingar eller registreringsskyltar lämnats tillbaka till föraren efter 36 timmar. Förslaget leder med anledning av det inte heller till några nya konsekvenser för förarna eller buss- och taxipassagerarna.

Eftersom det förekommer att företag inte följer ett förbud kommer förslaget i praktiken dock att leda till stärkt konkurrenskraft för de företag som följer reglerna och som missgynnas av den osunda konkurrensen med fuskande företag.

Förslaget innebär även att rättssäkerheten ökar för företag och förare eftersom de får en utökad möjlighet att överklaga ett beslut om förbud mot fortsatt färd.

Förslaget utgår ifrån den reglering och process som redan gäller när en åtgärd vidtas för att fordonet är trafikfarligt och innebär att det fortsättningsvis är Polismyndigheten eller Tullverket som beslutar om en åtgärd vid förbud av fortsatt färd. Förslaget kan i någon mån innebära ett visst utökad arbete för Polismyndigheten när den myndigheten beslutar om förbud mot fortsatt färd och klampar fordonet eller omhändertar fordons-



nycklar, frakthandlingar eller registreringsskyltar. Vid upp till 60 tillfällen per år, dvs. de ärenden där ett förskott inte har betalats under 2022, kan ett företag tänkas begära att få ett beslut omprövat och sedan överklaga det. Mot bakgrund av att en överklagandeprocess kommer att ta ett antal dagar bedöms det dock mindre troligt att alltför många företag kommer att begära en omprövning av beslutet och sedan överklaga det. I de fall där fordonet är lastat är incitamenten för företagen lika stor som i dag att betala förskottet så snabbt som möjligt pga. höga stilleståndskostnader. Även i de fall där fordonet som förbjuds att fortsätta färden inte är lastat med gods kommer en överklagandeprocess att ta ett antal dagar vilket leder till att företaget under dessa dagar inte kommer att kunna använda fordonet och alltså inte kommer att få några intäkter.

Hittills har Tullverket inte beslutat om några förskott för sanktionsavgift men även för den myndigheten kan förslaget leda till ett visst utökat arbete när fordonet hindras från fortsatt färd och sedan klampas eller fordonsnycklar, frakthandlingar eller registreringsskyltar omhändertas.

De allmänna domstolarna kan få hantera ett antal överklaganden. Det bör inte vara fler än ett 60-tal överklaganden per år och troligen kommer det vara betydligt färre.

Transportstyrelsen påverkas genom att de förutsätts att överpröva ett beslut om förskott om fordonet förbjudits från att fortsätta färden. Transportstyrelsen har en jourverksamhet för att hantera dessa ärenden. Eftersom förslaget är att Transportstyrelsen enbart ska överpröva beslut om förskott där fordonet också förbjudits från att fortsätta färden minskar antalet ärenden som Transportstyrelsen kommer att behöva överpröva. Även för Polismyndigheten och Tullverket kommer den administrativa bördan att minska för de fall att transportföretaget betalar förskottet utan att den fortsatta färden behöver förbjudas. Samtliga myndigheter bedöms kunna hantera de tillkommande kostnaderna inom ram.

Effekten av att tidsgränsen 36 timmar tas bort bedöms leda till att fler transportföretag än i dag betalar ett förskott för sanktionsavgift omedelbart utan att fordonet t.ex. behöver klampas.

Under 2023 uppgick den genomsnittliga storleken på ett förskott för sanktionsavgift till knappt 34 000 kronor. Om ytterligare 60 transportföretag betalar förskott för sanktionsavgift innebär det en intäktsökning för staten om cirka 2 000 000 kronor.

### *Konsekvenser sanktionsväxling*

Effektiva sanktioner är viktiga för att uppnå en god regelefterlevnad. Kriminalisering är dock inte det enda eller alltid det mest effektiva medlet för att motverka oönskade beteenden. Förslagen om sanktionsväxlingar syftar till att införa en mer effektiv sanktion. Alternativet till att genomföra sanktionsväxlingen är att behålla nuvarande sanktion. Av myndigheterna är det framför allt Polismyndigheten och Transportstyrelsen som påverkas, men även Åklagarmyndigheten, de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna berörs.

I dagsläget uppgår antalet ärenden som rör överträdelser mot bestämmelserna om anmälan av fordon och ändringar av fordon eller deras användning till ca 40 per år. För sådana överträdelser har Polismyndigheten hittills utfärdat ordningsbot. Det är sannolikt att rapporteftergift

tillämpas vid ett flertal tillfällen, t.ex. om tillståndshavaren har ekonomiskt utrymme på sitt tillstånd för fler fordon och uppger att man endast glömt att anmäla det aktuella fordonet. Antalet ärenden kan därför komma att öka vid en sanktionsväxling. I dagsläget är det polismän som kan förelägga ordningsbot. Genom förslaget kan en överträdelse anmälas till Transportstyrelsen även av en bilinspektör. Antalet ärenden kan därför komma att öka genom att fler personer får möjlighet att rapportera överträdelser. Även om antalet ärenden ökar bedöms inte sanktionsväxlingen bli betungande för Polismyndigheten och Transportstyrelsen. Detsamma bedöms gälla för sanktionsväxlingen för motsvarande bestämmelser i taxitrafikregleringen.

Intäkterna för staten bedöms öka med omkring 500 000 kronor. Det baseras på att antalet tillfällen då regelöverträdelsen av bestämmelserna om att anmäla fordon beivras bedöms öka med 50 procent samt att sanktionsavgiften blir 7 000 kronor högre än dagens ordningsbot ( $20 * 10\,000 + 40 * 7\,000$  kronor = 480 000 kronor).

Den 31 mars 2022 trädde bestämmelsen om att tillståndshavare ska anmäla antalet anställda i företaget i kraft. Vid detta datum hade dock färre än en av fem tillståndshavare gjort en anmälan. Under 2023 är det ca 1 200 av ca 17 000 tillståndshavare som gjort en anmälan. Den föreslagna sanktionsväxlingen bedöms vara ett effektivt sätt att öka regelefterlevnaden. För Transportstyrelsen uppstår kostnader för tillsyn av bestämmelsen. Myndigheten bedöms kunna hantera de tillkommande uppgifterna inom befintlig anslagsram.

Den 21 februari 2022 trädde bestämmelser i kraft som begränsade svenska tillståndshavares möjlighet att använda utländska fordon vid bedrivande av yrkesmässig trafik. En sanktionsväxling bedöms leda till en ökad regelefterlevnad. I dagsläget är det inte möjligt att utfärda ett ordningsbotsföreläggande vid transporter som sker i strid med villkoren för användning av hyrda utlandsregistrerade fordon. En sanktionsväxling innebär att Polismyndigheten enbart behöver rapportera en överträdelse till Transportstyrelsen. Antalet ärenden som rapporteras in till Transportstyrelsen och som myndigheten behöver handlägga är ett fåtal mot bakgrund av att det är mellan 100 och 200 utländska fordon som används av svenska tillståndshavare.

För Polismyndigheten bedöms de föreslagna sanktionsväxlingarna inte innebära mer än marginella kostnadsökningar. Vidare har myndigheten redan rutiner och system för att hantera liknande ärenden. Polismyndigheten bedöms kunna hantera de tillkommande uppgifterna inom ram.

Åklagarmyndigheten kan med anledning av de ändrade ansvarsbestämmelserna behöva se över Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott (ordningsbotskatalogen). Sanktionsväxlingen innebär även att Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna inte längre kommer att hantera de sanktionsväxlade överträdelserna. De allmänna förvaltningsdomstolarna kan i stället få behandla något enstaka överklagande av Transportstyrelsens beslut om sanktionsavgift. De allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms kunna hantera de tillkommande uppgifterna inom befintlig anslagsram

Transportstyrelsens tillsynsavgift kan komma att höjas mot bakgrund av ökade kostnader för ärendehandläggning och systemutvecklingskostnader som myndigheten förväntas få med anledning av sanktionsväxlingen.

Detta leder till marginellt högre kostnader för de transportföretag som innehar ett tillstånd.

## 11 Författningskommentar

### 11.1 Förslaget till klampningslag

Klampningslagen ersätter lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Den tidigare lagen reglerade de åtgärder – omhändertagande av viss egendom och klampning av fordon – som fick vidtas för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Den huvudsakliga förändringen är att den nya lagen reglerar såväl sådana underliggande beslut (förbud) som åtgärder för att verkställa förbuden. Vidare föreskrivs inte längre någon längsta tid för hur länge en åtgärd får bestå. Såväl ett förbud mot fortsatt färd som en åtgärd för att verkställa ett sådant förbud kan enligt den nya klampningslagen överklagas, efter en omprövning av Polismyndigheten eller Tullverket.

Flera paragrafer i den nya lagen överensstämmer med de som i dag finns i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I de fallen är författningskommentaren utformad så att det anges vilken paragraf i den äldre lagen som den aktuella paragrafen motsvarar. Då anges vidare hänvisningar till den äldre lagens förarbeten. I fråga om vissa paragrafer anges att de delvis motsvarar en paragraf i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd eller en annan lag. I de fall som en paragraf enbart delvis har en motsvarighet i hittillsvarande reglering, kommenteras de sakliga skillnaderna särskilt. Därutöver kommenteras vissa paragrafer mer utförligt utan att någon skillnad finns i sak i förhållande till den hittillsvarande regleringen, t.ex. om det behövs på grund av en paragrafs särskilda struktur eller för att beskriva paragrafens förhållande till andra bestämmelser.

#### **Lagens innehåll och förutsättningar för lagens tillämpning**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd med ett fordon eller fordonståg. Sådana åtgärder består i att förbjuda fortsatt färd, omhändertäta föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget.

Åtgärder enligt denna lag får vidtas endast om det enligt annan lag eller föreskrifter som regeringen har meddelat framgår att fortsatt färd får hindras genom klampning.

Paragrafen upplyser om lagens innehåll och anger när lagen får tillämpas.

*Första stycket* innehåller en upplysning om lagens innehåll. Materiella handlingsregler om vad som gäller på vägtrafikområdet finns i ett antal författningar på olika föreskriftsnivåer. Lagen innehåller bestämmelser om åtgärder för att hindra ett fordons eller fordonstågs fortsatta färd, om färden sker i strid med sådana regler eller om ett förskott för en sanktionsavgift som enligt reglerna ska påföras inte betalas omedelbart vid vägkontrollen. Åtgärder för att hindra färden är dels förbud, dels ingripanden som syftar till att säkerställa att ett sådant förbud följs. Sådana verkställighets-

ingripanden består i att omhänderta vissa föremål som behövs för fortsatt färd och ytterst att låsa fast, klampa, fordonet eller fordonståget.

*Andra stycket* anger under vilka förutsättningar lagen är tillämplig. De förbud och andra åtgärder som regleras i lagen får enbart beslutas om det i annan lag eller förordning som meddelats av regeringen anges att fortsatt färd får hindras genom klampning. Om så är fallet kan förbud enligt 4–7 §§ meddelas, vilket i sin tur kan föranleda att omhändertagande eller klampning beslutas enligt 10 eller 12 §.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1 och 6.2.

### **Ordförklaringar**

**2 §** Med *klampning* avses i denna lag att ett fordon eller ett fordonståg förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning som hindrar fortsatt färd med fordonet.

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med klampning.

*Klampning* är en åtgärd som innebär att ett fordon låses fast, i syfte att säkerställa att fordonet inte kör vidare från platsen. Lagen reglerar inte vilken typ av låsanordning som används.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**3 §** I denna lag har *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574) och *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med bilinspektör, fordon och fordonståg.

Med *bilinspektör* avses i lagen detsamma som i fordonslagen, dvs. en civil tjänsteman som är anställd hos Polismyndigheten med funktionen bilinspektör. Bilinspektörer utför arbetsuppgifter inom myndighetens trafikövervakningsverksamhet. Med *fordon* och *fordonståg* avses detsamma som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Tillämpningsområdet för lagen avser alltså vägfordon och terrängfordon.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3 och 6.6.

### **Förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift**

**4 §** En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska förbjuda ett fordons eller fordonstågs fortsatta färd, om ett förskott för sanktionsavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. Om förskottet avser en sanktionsavgift som endast ska påföras föraren, ska förbudet endast gälla fortsatt färd med den föraren.

Polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen får avstå från att förbjuda fortsatt färd, om det finns synnerliga skäl.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgift.

Bestämmelser om att en sanktionsavgift ska påföras vid regelöverträdelser finns på olika håll inom vägtrafiklagstiftningen, bl.a. i lagen (1972:435) om överlastavgift. Sådana överträdelser upptäckts många gånger vid en vägkontroll. Har den som ska påföras avgiften inte sin hemvist i Sverige saknas ofta möjlighet att verkställa avgiften. Därför

finns även regler om att ett förskott för avgiften ska beslutas vid vägkontrollen. Polismän och bilinspektörer har befogenheter att besluta om förskott för sanktionsavgifter. I vissa fall har även tulltjänstemän sådan befogenhet.

Enligt *första stycket* ska ett fordon eller fordonstågs fortsatta färd förbjudas under vissa förutsättningar. Ett förskott för sanktionsavgift ska ha beslutats vid vägkontrollen. Med sanktionsavgift avses även överlastavgift. Betalas inte förskottet omedelbart vid kontrollen ska förbud meddelas. En förutsättning är dock att det i lag eller i förordning som meddelats av regeringen anges att färden i sådana fall får hindras genom klampning enligt vad som föreskrivs i 1 § andra stycket, se t.ex. förslaget till 8 b § lagen om överlastavgift. Stycket innehåller vidare en begränsning av förbudets räckvidd i vissa fall. Vid vissa överträdelse av kör- och vilotidsreglerna är det föraren som ska påföras en sanktionsavgift. Ett förbud mot fortsatt färd som har beslutats för att framtvunga betalning av ett förskott för en avgift som enbart riktar sig till föraren, gäller endast i förhållande till den föraren. Färden kan i sådant fall återupptas av en annan förare.

Enligt *andra stycket* får kontrolltjänstemannen avstå från att förbjuda den fortsatta färden om det finns synnerliga skäl. Bestämmelsen ska tillämpas med stor restriktivitet. Det förhållandet att lasten kan fara illa eller förstöras är i normalfallet inte ett synnerligt skäl för att underlåta att meddela ett förbud. Inte heller kan en uppgift om betalningssvårigheter på grund av likviditetsproblem eller liknande anses vara ett synnerligt skäl. Exempel på när synnerliga skäl föreligger kan vara att lasten består av levande djur som skulle fara illa av att den fortsatta färden förbjuds. Synnerliga skäl kan t.ex. också föreligga om lasten av någon anledning är farlig för omgivningen och att fordonet inte kan uppställas på ett säkert sätt. I vissa fall kan omständigheter som skulle kunna utgöra synnerliga skäl avhjälpas genom att fordonet flyttas till en lämplig plats, jfr 15 §.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

### **Förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen**

**5 §** En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får förbjuda ett fordon fortsatt färd, om fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik eller taxitrafik eller i strid med villkor som har meddelats för ett tillstånd att bedriva taxitrafik.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att hindra överträdelse av yrkestrafikregleringen.

I yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen och föreskrifter som kompletterar dessa lagar finns bestämmelser för den som bedriver yrkesmässig trafik och taxitrafik. I olika EU-rättsakter finns vidare bestämmelser om yrkesmässiga gods- och persontransporter som utförs mellan och inom medlemsstaterna. Det är i första hand Polismyndigheten som utför kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken. Även Tullverket har möjlighet att utföra vissa kontroller, främst i fråga om internationella transporter.

Enligt paragrafen får ett fordon fortsatt färd förbjudas under vissa förutsättningar. Att ett fordon framförs i strid med reglerna för den yrkes-

mässiga trafiken eller taxitrafiken kan t.ex. handla om att trafiken bedrivs utan nödvändiga tillstånd eller i strid med villkor som taxitrafiktillståndet förenats med. Det kan också handla om att den som framför fordonet saknar taxiförarlegitimation eller annan förarbehörighet som i vissa fall krävs. Ett fordon framförs också i strid med reglerna om det inte har anmälts att användas i yrkesmässig trafik respektive taxitrafik eller om fordonet saknar fungerande taxameterutrustning eller sådan särskild utrustning för taxifordon som annars ska användas. Enligt paragrafen är det inte obligatoriskt att förbjuda den fortsatta färden, polismannen eller tulltjänstemannen får i det enskilda fallet bedöma huruvida ett sådant förbud ska meddelas eller inte. Enligt 1 § andra stycket är en förutsättning för att ett förbud ska få meddelas att det i lag eller i förordning som meddelats av regeringen anges att färden i de aktuella fallen får hindras genom klampning, se förslagen till 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210), 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211) och 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). I fråga om brister i taxameterutrustningen eller den särskilda utrustningen för taxifordon överlappar paragrafens tillämpningsområde med möjligheten för en kontrolltjänsteman att enligt 5 kap. 8 § taxitrafiklagen omhänderta sådan särskild registreringsskylt som ska användas av taxifordon. Kontrolltjänstemannen får i sådana fall bedöma vilken åtgärd som är lämplig, med beaktande av effektiviteten och proportionaliteten av åtgärden.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

### **Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafik med trafikfarliga förare**

**6 §** En polisman ska förbjuda ett fordons fortsatta färd, om föraren brutit mot bestämmelser om kör- och vilotider vid vägtransporter eller mot bestämmelser om att vara i stånd att framföra fordonet på ett betryggande sätt och föraren vid fortsatt färd därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare.

För förare som framför vissa typer av vägfordon finns bestämmelser om kör- och vilotider. Regler om detta finns på EU-nivå, i internationella överenskommelser och i föreskrifter meddelade av regeringen. Reglerna syftar bl.a. till att förhindra trafik med förare som kan utgöra en fara för trafiksäkerheten. Även i den allmänna trafiklagstiftningen finns regler om att en förare inte får befinna sig i ett trafikfarligt tillstånd när han eller hon framför ett fordon.

Enligt paragrafen ska ett fordons fortsatta färd förbjudas under vissa förutsättningar. Färden kan förbjudas vid överträdelse av regler på vägtransportområdet om förarens kör- och vilotider. Överträdelse av sådana regler kan leda till uttröttade förare, vilket kan äventyra trafiksäkerheten. Ett förbud kan meddelas för att t.ex. se till att föraren tar ut föreskriven vila för att säkerställa att han eller hon är utvilad. En förare kan vara uttröttad av fler skäl än att kör- och vilotidsregelverket inte följs. Föraren kan också utgöra en fara för trafiksäkerheten av andra anledningar, t.ex. på grund av sjukdom. I trafikförordningen (1998:1276) finns därför en allmän regel om att fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom,

uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. En förutsättning för förbud är att sådana överträdelser som avses i bestämmelsen ska innebära att föraren utgör en påtaglig fara för trafik-säkerheten. Detta innebär att polismannen måste göra en bedömning av om överträdelser inverkar på förarens möjligheter att framföra fordonet på ett säkert sätt. Enligt 1 § andra stycket är en förutsättning för att ett förbud ska få meddelas att det i lag eller i förordning som meddelats av regeringen anges att färden i de aktuella fallen får hindras genom klampning, se förslagen till 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., 15 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet och 14 kap. 15 § trafikförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

### **Förbud mot fortsatt färd för att hindra trafikfarliga fordon**

7 § En polisman eller bilinspektör ska förbjuda ett fordons fortsatta färd, om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte uppfyller föreskrivna egenskaper vid färd på väg och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet.

Paragrafen reglerar förbud mot fortsatt färd för att förhindra trafikfarliga fordon eller när färden annars utgör en väsentlig olägenhet.

Bestämmelser om vägkontroll av fordon, dess last och viss utrustning finns i fordonslagen. Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon bl.a. uppfyller föreskrivna krav. Fordonslagen kompletterar ett antal EU-förordningar om godkännande och marknadskontroll av fordon. Enligt dessa EU-förordningar ska fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfylla ett antal krav. Därutöver finns bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning i fordonsförordningen (2009:211) och föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen. Vissa fordon ska vara utrustade med färdskrivare. Vägkontroll av färdskrivare sker för att kontrollera att de är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter finns bestämmelser om skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare. Utöver regler om fordonets och utrustningens skick finns regler som särskilt gäller vid färd med fordon. Sådana bestämmelser gäller bl.a. hur fordon ska vara lastade, användning av och krav på däck och begränsningar i fråga om mått, vikt och axeltryck. Bestämmelser om detta finns i trafikförordningen och i föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen. Även om fordonet eller dess utrustning alltså i och för sig inte är bristfälliga kan förbud meddelas om fordonet används i strid med de trafikregler som gäller vid färd. Felet ska dock i detta fall ha samband med fordonet, dess egenskaper eller utrustning.

För att förbud ska meddelas krävs att polismannen eller bilinspektören bedömer att de aktuella bristerna eller överträdelserna skulle innebära en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller att färden annars utgör en väsentlig olägenhet. Huruvida den fortsatta färden utgör en påtaglig fara för

trafiksäkerheten kan ibland vara beroende av omkringliggande omständigheter. Även mindre allvarliga brister hos ett fordon kan, i förening med t.ex. den väderlek eller det väglag som råder, alltså motivera ett förbud. Väsentlig olägenhet kan t.ex. föreligga om ett fordonets färdskrivare inte uppfyller föreskrivna krav eller om ett fordon är lastat på ett sätt som kan medföra skador eller ökad förslitning på vägbanan. Av 1 § andra stycket framgår att det därutöver krävs att det i lag eller i förordning som meddelats av regeringen anges att färden i aktuella fall får hindras genom klampning, se förslagen till 5 kap. 3 § fordonslagen och 14 kap. 15 § trafikförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

### **Upphävande av förbud mot fortsatt färd**

**8 §** En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska inom sitt ansvarsområde

1. upphäva ett förbud enligt 4 § när förskottet har betalats eller när sanktionsavgiften har påförts och betalats, och

2. upphäva ett förbud enligt 5, 6 eller 7 § när det inte längre finns skäl för förbudet.

Paragrafen anger när ett förbud mot fortsatt färd ska upphävas.

Enligt *första punkten* ska ett förbud som beslutats i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift upphävas när sådant förskott som avses i 4 § har betalats eller när den aktuella sanktionsavgiften påförts och till fullo har betalats. Punkten överensstämmer i huvudsak med nuvarande 8 b § andra stycket i lagen om överlastavgift och motsvarande bestämmelser i andra författningar om giltighet av förbud mot fortsatt färd för att framtvinga betalning av förskott för sanktionsavgift.

Enligt *andra punkten* ska ett förbud mot fortsatt färd som har meddelats i syfte att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller i syfte att hindra trafikfarliga förare eller fordon upphävas när det inte längre finns skäl för förbudet. När det gäller överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen ska förbud bl.a. beslutas om de tillstånd som behövs för transporten saknas eller om fordonet inte är anmält att användas i yrkesmässig trafik. I sådana fall kan skäl för det aktuella förbudet ha upphört om t.ex. lasten har flyttats över till ett annat fordon. När det gäller förbud som har meddelats i syfte att hindra trafikfarliga förare saknas skäl att upprätthålla förbudet när förarens trafikfarliga tillstånd har upphört. Ett exempel kan vara att föraren har tagit ut föreskriven vila och inte längre bedöms vara uttröttad. Om den trafikfarlige föraren byts ut mot en annan förare, som inte utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, finns det heller inte längre skäl för förbudet. Att det inte längre finns skäl för ett förbud som har meddelats i syfte att hindra trafikfarliga fordon kan innebära att ett bristfälligt fordon ska ha åtgärdats eller att däck som krävs för årstiden ska ha anbringats på fordonet. Det kan även innebära att ett fordon ska ha lastats om eller av, eller att lasten ska ha säkrats på tillräckligt sätt. Är ett förbud delvis motiverat av väderförhållanden, ska förbudet upphävas om förhållandena inte längre innebär att den fortsatta färden utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. I fordonsförordningen (2009:211) finns bestämmelser om fordonsägarens skyldighet att avhjälpa brister och om möjlighet att meddela förelägganden om t.ex. reparation och kontrollbesiktning.



För att fortsatt färd ska tillåtas ska samtliga grunder för förbud mot fortsatt färd vara undanröjda. Även om t.ex. ett förskott för överlastavgift har betalats, kan den fortsatta färden förbjudas av trafiksäkerhetsskäl. Fordonet kan då även behöva lastas av innan färden får fortsätta.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

**9 §** Om det finns synnerliga skäl, får ett förbud mot fortsatt färd upphävas av

1. Polismyndigheten, om förbudet beslutats av en polisman eller bilinspektör, och
2. Tullverket, om förbudet beslutats av en tulltjänsteman.

Paragrafen anger att ett förbud mot fortsatt färd får upphävas om det finns synnerliga skäl.

Paragrafen reglerar möjligheterna att upphäva ett förbud mot fortsatt färd även när förutsättningarna för detta inte är uppfyllda enligt 8 §. Paragrafen har delvis sin förebild i nuvarande 8 d § andra stycket lagen om överlastavgift. Med synnerliga skäl avses bl.a. detsamma som i 4 § andra stycket. Synnerliga skäl för att upphäva ett beslut kan också ha uppstått efter det att ett förbud har meddelats. Mot bakgrund av att det inte finns någon tidsgräns för hur länge ett förbud mot fortsatt färd får bestå, kan ett synnerligt skäl för att upphäva beslutet även vara att den tid som förbudet gällt framstår som oproportionerligt i förhållande till det förbudet syftar till att åstadkomma. Polismyndigheten eller Tullverket kan enligt paragrafen upphäva ett förbud på eget initiativ.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

### **Omhändertagande av föremål för att hindra fortsatt färd**

**10 §** Om ett förbud mot fortsatt färd har beslutats enligt denna lag och det kan antas att förbudet inte kommer att följas, får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman omhänderta

1. fordonsnycklar och andra föremål som behövs för att starta eller framföra fordonet eller fordonståget,
2. frakthandlingar, och
3. registreringskyltar.

Den som har beslutat om omhändertagande ska omgående anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

Paragrafen reglerar omhändertagande av egendom för att verkställa ett förbud enligt 4–7 §§. Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med den skillnaden att även en bilinspektör har befogenhet att omhänderta egendom. En bilinspektör har dock inte befogenhet enligt 13 § att genomföra kroppsvisitation eller genomsökning av fordonet, vilket innebär att egendomen måste överlämnas frivilligt till bilinspektören. Bestämmelsen kommenteras i övrigt i prop. 2013/14:256 s. 66 f.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5 och 6.6.

**11 §** För att söka efter egendom för omhändertagande enligt 10 § får en polisman eller tulltjänsteman kroppsvisitera fordonets förare och genomsöka fordonet eller fordonståget, om egendomen inte är tillgänglig på annat sätt. Om det finns synnerliga skäl, får även fordonets passagerare kroppsvisiteras.

Paragrafen reglerar möjligheten till kroppsvisitation och genomsökning av fordonet och motsvarar 4 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Bestämmelsen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 68.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

### **Klampning**

**12 §** Polismyndigheten eller Tullverket får besluta om klampning, om

1. det finns särskilda skäl att anta att ett omhändertagande enligt 10 § inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs, eller

2. klampning är lämpligare än omhändertagande.

Paragrafen reglerar klampning av fordon för att verkställa ett förbud mot fortsatt färd och motsvarar 3 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Bestämmelsen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 67.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

### **Restriktioner för omhändertagande och klampning**

**13 §** En åtgärd enligt 10–12 §§ får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Om tvång behöver användas, ska det ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att uppnå det avsedda resultatet.

Paragrafen reglerar de s.k. behovs- och proportionalitetsprinciperna och motsvarar 6 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Bestämmelsen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 68 f.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**14 §** Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra så snart det inte längre finns något förbud som hindrar den fortsatta färden.

Paragrafen reglerar hur länge ett omhändertagande eller en klampning får bestå.

Ett omhändertagande eller en klampning ska upphöra när något förbud mot fortsatt färd inte längre finns. Ett sådant förbud kan ha upphävts enligt vad som föreskrivs i 8 eller 9 §. Av 4 § framgår vidare att om en sanktionsavgift endast ska påföras föraren av ett ekipage, gäller ett förbud som meddelas för att säkra verkställighet av avgiften endast i förhållande till den föraren. Ett sådant förbud hindrar alltså inte att färden återupptas av en annan förare. För att en åtgärd ska upphöra ska det inte längre föreligga något förbud som hindrar den fortsatta färden.

I 22 och 23 §§ finns bestämmelser om förfarandet när en åtgärd upphör. Att en åtgärd upphör innebär att omhändertagen egendomen ska lämnas tillbaka och att klampningsutrustning ska avlägsnas från fordonet. Detta bör ske så snart det finns praktiska möjligheter för detta hos myndigheterna.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

## **Flytt till lämplig plats**

**15 §** Trots ett förbud mot fortsatt färd, ett omhändertagande eller en klampning får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman medge att fordonet eller fordonståget förs till en annan lämplig plats som tjänstemannen bestämmer.

Vid förbud enligt 5 § får det medges att ett fordon som är registrerat i utlandet omedelbart förs ut ur landet.

Paragrafen reglerar möjligheten att flytta fordonet även när ett förbud eller annan åtgärd beslutats. Paragrafen motsvarar delvis 5 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Enligt *första stycket* hindrar inte ett beslut om förbud eller åtgärd att, om en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman medger det, fordonet eller fordonståget flyttas till en lämplig plats där det kan stå till dess att förbudet upphör. I normalfallet innebär detta att den aktuella tjänstemannen eskorterar fordonet till den avsedda platsen. Det kan röra sig om t.ex. en avlastningsplats, uppställningsplats eller verkstad. Regleringen ger möjlighet att, utifrån den rådande situationen, åstadkomma en lämplig uppställning av fordonet eller fordonståget ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den ger också förutsättningar för att fordonet eller fordonståget förs till en, för föraren och lasten, lämplig plats för övernattning, förvaring eller omlastning. Om det finns möjlighet att komma till rätta med den brist som har föranlett förbudet, t.ex. genom reparation eller underhåll av fordonet eller genom att godset lastas av eller lastas om till ett annat fordon, kan alltså färd medges till lämplig plats för detta. Att det finns en passande plats för fordonet är också något som bör vägas in vid bedömningen av om det är lämpligt att vidta åtgärden i det aktuella fallet. Ett medgivande kan lämnas direkt i anslutning till att förbudet eller åtgärden beslutas eller vid ett senare tillfälle. Har en åtgärd verkställts innebär detta att åtgärden tillfälligt kan behöva upphöra för att flytten ska kunna ske.

Av *andra stycket* framgår att om det är fråga om ett förbud som har meddelats för att hindra överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, får kontrolltjänstemannen medge att ett utlandsregistrerat fordon förs ut ur landet. Möjligheten bör användas enbart om det står klart att fordonet kommer att lämna Sverige omedelbart.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

## **Delgivning och underrättelse**

**16 §** Ett beslut om förbud mot fortsatt färd, om omhändertagande eller om klampning ska snarast delges föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare. De ska underrättas om hur egendomen och fordonet kan komma att hanteras och om möjligheten att begära omprövning.

Paragrafen reglerar delgivning av och underrättelse om beslut om förbud, omhändertagande och klampning. Paragrafen motsvarar i huvudsak 11 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd med den skillnaden att även beslut om ett förbud mot fortsatt färd ska delges. Eftersom omprövning kan begäras i samtliga fall ska en underrättelse om möjligheten till omprövning alltid lämnas. Paragrafen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 69 f.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

## **Omprövning**

**17 §** Om föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär det, ska ett beslut om förbud mot fortsatt färd, omhändertagande eller klampning omprövas av

1. Polismyndigheten, om beslutet fattats av en polisman, bilinspektör eller Polismyndigheten, eller

2. Tullverket, om beslutet fattats av en tulltjänsteman eller Tullverket.

Det beslut som fattas med anledning av omprövningen ska vara skriftligt.

Paragrafen reglerar omprövning av beslut om förbud och åtgärder och motsvarar delvis 12 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Av *första stycket* framgår att en omprövning enligt denna paragraf förutsätter att föraren eller fordonets registrerade ägare skriftligen begär en omprövning. Såväl ett förbud mot fortsatt färd som en åtgärd som verkställer förbudet kan omprövas. Om omprövningen utmynnar i att förbudet mot fortsatt färd upphävs, upphör också åtgärden enligt vad som föreskrivs i 14 §.

*Andra stycket* innehåller en anvisning till Polismyndigheten och Tullverket om att omprövningsbeslutet ska vara skriftligt.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

## **Överklagande**

**18 §** Ett beslut enligt 17 § som innebär att förbudet eller åtgärden ska bestå får, utan begränsning till viss tid, överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Paragrafen reglerar forum för överklagande och överklagandeförbud.

Paragrafen motsvarar i huvudsak 13 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Det är enbart beslut enligt 17 § som innebär att ett förbud eller en åtgärd ska bestå som kan överklagas.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

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

Paragrafen reglerar det förfarande som ska tillämpas vid domstolens handläggning.

Paragrafen motsvarar 14 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Av 7 § lagen om domstolsärenden framgår vilka uppgifter ett överklagande ska innehålla.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**20 §** Domstolen får besluta att förbudet och åtgärden ska bestå eller att besluten ska upphävas.

Paragrafen reglerar vad domstolens beslut kan utmynna i.

Domstolen kan t.ex. besluta att ett förbud ska upphävas. I sådant fall kommer även åtgärden att upphöra. Ett beslut som innebär att Polismyndighetens eller Tullverkets beslut ska bestå förhindrar inte att dessa beslut kan bli föremål för förnyad prövning.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

## **Skyndsam handläggning**

**21 §** Ärenden om omprövning och överklagande ska handläggas utan dröjsmål.

Paragrafen reglerar handläggningen av ärenden om omprövning och överklaganden och motsvarar delvis 12 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Paragrafen innebär att ärenden om omprövning och överklaganden av förbud och åtgärder ska handläggas utan dröjsmål hos såväl Polismyndigheten som i domstol. Med att ärendet ska handläggas utan dröjsmål avses här att det har viss förturskaraktär, även om några särskilda tidsfrister inte ska tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

## **Förfarandet när förbud, omhändertagande eller klampning upphör**

**22 §** När ett förbud, ett omhändertagande eller en klampning upphör, ska föraren, den som egendom har omhändertagits från och fordonets registrerade ägare underrättas om upphörandet och om hur egendomen eller fordonet kan komma att hanteras.

Paragrafen reglerar underrättelser när ett omhändertagande eller en klampning upphör och motsvarar i huvudsak 18 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Eftersom åtgärder inte längre har en lagstadgad tidsgräns, ska underrättelser lämnas i samtliga fall när en åtgärd upphör. Paragrafen kommenteras i övrigt i prop. 2013/14:256 s. 71 f.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**23 §** När ett omhändertagande upphör ska egendomen lämnas ut till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna egendomen till någon annan.

Om egendomen inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

Paragrafen reglerar vad som gäller när ett omhändertagande upphör och motsvarar 17 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Paragrafen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 71.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

## **Protokoll**

**24 §** Protokoll ska föras över omhändertagande, klampning, kroppsvisitation och genomsökning. Av protokollet över omhändertagande, klampning eller genomsökning ska det framgå

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

Bestämmelser om protokoll över kroppsvisitation finns i 28 kap. rättegångsbalken.

Paragrafen reglerar protokollering av ingripanden enligt lagen och motsvarar 19 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Paragrafen kommenteras i prop. 2013/14:256 s. 72.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

### **Bemyndigande**

**25 §** Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen att meddela sådana föreskrifter som avses i 1 § andra stycket.

De materiella handlingsreglerna av betydelse för vägtrafik och vägfordon återfinns i stor utsträckning på annan normgivningsnivå än lag. Genom bemyndigandet kan regeringen meddela föreskrifter om när överträdelser av sådana regler kan leda till att fortsatt färd får hindras genom klampning och på så sätt göra klampningslagen tillämplig.

Överväganden finns i avsnitt 6.2.

## **11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift**

**1 a §** I denna lag har

*1. de ord och uttryck som används för olika slags fordon och olika vikter samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, och*

*2. ordet bilinspektör samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).*

I paragrafen anges vad som avses med olika ord och uttryck som används i lagen.

*Första punkten*, som justeras språkligt, motsvarar hittillsvarande paragraf.

Enligt *andra punkten*, som är nytt, förklaras vad som i lagen avses med bilinspektör.

Överväganden finns i avsnitt 6.3 och 6.6.

**6 §** *Om färd med ett fordon med avgiftspliktig överlast fortsätter trots ett förbud mot fortsatt färd, ska överlastavgift påföras även för den färd som ägt rum efter förbudet.*

Av paragrafen framgår att överlastavgift ska tas ut även för färd som fortsätter trots att ett förbud mot fortsatt färd har meddelats.

I paragrafen görs språkliga justeringar. Förbud mot fortsatt färd regleras i klampningslagen (2024:000)

Överväganden finns i avsnitt 6.6.

**8 b §** *Om förskottet enligt 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

Av paragrafen framgår att ett fordon's fortsatta färd kan komma att hindras genom klampning, om ett förskott för överlastavgift inte betalas vid kontrollen.

Av *första stycket* framgår att ett fordon's fortsatta färd kan komma att hindras under vissa förutsättningar. Om den som ska påföras en överlastavgift inte har hemvist i ett land där avgiften kan verkställas, ska en polisman eller en bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för avgiften, se 8 a §. I klampningslagen finns bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd. Av 4 § i den lagen framgår att ett fordon's fortsatta färd ska förbjudas om ett förskott för sanktionsavgift som har beslutats vid en vägkontroll inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. I klampningslagen finns också bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färd och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Bestämmelsen i första stycket är en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

I *andra stycket* finns en upplysning om att bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen.

Överväganden finns i avsnitt 6.2.

*8 d § Om ett förbud enligt 4 § klampningslagen (2024:000) har beslutats, ska en polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift skyndsamt underställas Transportstyrelsen som*

*1. omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå, och*

*2. så länge förbudet fortfarande gäller, ska handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål.*

Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned *förskottsbeloppet*.

*Trots första stycket behöver ett förskottsbeslut inte underställas Transportstyrelsen prövning, om förskottet betalas omedelbart i anslutning till att förbudet beslutats och underställning ännu inte ägt rum.*

Paragrafen reglerar förfarandet när ett förskott för överlastavgift har beslutats.

Enligt *första stycket* ska polismannens eller bilinspektörens beslut om förskott underställas Transportstyrelsens prövning, om ett förbud mot fortsatt färd har meddelats. Förskottsbeslutet ska underställas Transportstyrelsen skyndsamt. Detta innebär att beslutet som regel ska underställas Transportstyrelsen samma dag som den vägkontroll där förskottet och förbudet har beslutats äger rum (se prop. 2003/04:160 s. 132). Transportstyrelsen ska enligt *första punkten* omedelbart pröva beslutet. Transportstyrelsen kan vid prövningen besluta att förskottet ska bestå eller att det helt eller delvis ska sättas ned (se andra stycket). Det är Transportstyrelsen som påför själva överlastavgiften (se 8 §). Om ett förbud mot fortsatt färd gäller, ska det ärendet enligt *andra punkten* handläggas utan dröjsmål. Någon reglerad tidsgräns finns inte; handläggningen bör dock äga rum utan onödiga tidsutdräcker. Om ett förbud mot fortsatt färd inte längre gäller, tillämpas sedvanliga handläggningsrutiner. När en överlastavgift påförs, är det själva överlastavgiften som blir av betydelse för när ett förbud mot fortsatt färd ska upphöra. Det blir då själva överlastavgiften som tillfullo måste betalas och inte förskottet, se 8 § klampningslagen.

Hel eller delvis nedsättning av förskottet kan enligt *andra stycket* ske såväl vid underställningsförfarandet som under handläggningen av ärendet om överlastavgift.

Enligt *tredje stycket* får underställning av förskottsbeslutet underlåtas, om betalning av förskottet sker i omedelbar anslutning till att ett förbud mot fortsatt färd enligt 4 § klampningslagen har beslutats och underställningen ännu inte hunnit äga rum.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**11 §** Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas *till* allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i 13 §. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen 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 tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. *Om det första överklagandet återkallas eller förfaller* av någon annan anledning, förfaller också det senare *överklagandet*.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas *till* den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Paragrafen, som reglerar överklaganden, har ändrats genom att nuvarande fjärde–sjätte styckena har flyttats till nya 12 och 13 §§. Denna ändring har föranlett en justering av hänvisningen i *första stycket*. I det *andra stycket* görs vidare en språklig justering.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**12 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 11 § fjärde stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

**13 §** En polismans eller bilinspektörs beslut enligt 8 a § och Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

Paragrafen, som är ny, reglerar överklagandeförbud.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 11 § femte och sjätte styckena. En polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för överlastavgift får inte överklagas. Inte heller Transportstyrelsens beslut i förskottsfrågan får överklagas. Bestämmelser om förbud mot fortsatt färd har flyttats till klampningslagen, som också reglerar omprövning och överklagande av sådana förbud.

Övervägandena finns i avsnitt 6.5.



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

Lagförslaget är en följd av införandet av klampningslagen (2024:000). De paragrafer som i sina hittillsvarande lydelse hänvisar till lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ändras till följd av det. I 7 och 8 §§ görs vidare vissa redaktionella justeringar. Ändringarna utgör inte några ändringar i sak. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

### 11.4 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

##### Definitioner

3 § I denna lag avses med

*besiktningsorgan*: ett sådant organ som anges i 4 kap. 2 §,

*besiktnings tekniker*: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

*bilinspektör*: en tjänsteman inom Polismyndigheten med funktion som bilinspektör,

*tekniker*: den som har uppdrag som tekniker hos Polismyndigheten,

*tillverkare*: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av den nationella typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om han eller hon inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag.

I övrigt har *ord och uttryck* som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I paragrafen finns definitioner av ord som används i lagen.

I *första stycket* ändras definitionen av ordet bilinspektör. I *andra stycket* görs en språklig justering.

Överväganden finns i avsnitt 6.3 och 6.6.

#### 5 kap. Övriga bestämmelser

##### Hindrande av fortsatt färd

3 § Om det vid en kontroll enligt 2 kap. 10, 11 eller 13 § framkommer att ett fordon eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick, får fortsatt färd hindras genom klampning.

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

Av paragrafen framgår att ett fordons fortsatta färd kan komma att hindras genom klampning, om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick eller inte är lastat på föreskrivet sätt.

Av *första stycket* framgår att ett fordons fortsatta färd kan komma att hindras under vissa förutsättningar. I 2 kap. 10, 11 och 13 § fordonslagen finns bestämmelser om vägkontroll av fordons beskaffenhet och utrust-

ning, inklusive färdskrivare. I klampningslagen finns bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd. Om det vid en vägkontroll framkommer att fordon eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick kan fortsatt färd hindras genom sådana åtgärder som föreskrivs i klampningslagen. Enligt 7 § i den lagen ska fortsatt färd bl.a. förbjudas om fordonet eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick och den fortsatta färden därför skulle utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars innebära en väsentlig olägenhet. I klampningslagen finns också bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Bestämmelsen i första stycket är en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

I *andra stycket* finns en upplysning om att bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2–6.3.

## 11.5 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

### 5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd och biträde vid förundersökning

#### Hindrande av fortsatt färd

5 § Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, *får fortsatt färd hindras genom klampning.*

*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

Av paragrafen framgår att ett fordon kan klampas om fordonet framförs i strid med lagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av den.

Av *första stycket* framgår att ett fordons fortsatta färd kan komma att hindras under vissa förutsättningar. I klampningslagen finns bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd. Av 7 § den lagen framgår att ett fordons fortsatta färd får förbjudas om fordonet framförs i strid med bestämmelser om yrkesmässig trafik. Så är bl.a. fallet om ett fordon framförs i strid med yrkestrafiklagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen. Det kan t.ex. handla om att nödvändiga tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik eller utföra vissa transporter saknas, på avsaknad av förarbehörighet i vissa fall eller att det fordon som används i yrkesmässig trafik inte är anmält till Transportstyrelsen. I klampningslagen finns också bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Bestämmelsen i första stycket är en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

I *andra stycket* finns en upplysning om att bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

## 7 kap. Bemyndiganden

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningsskrav i förordning (EG) nr 1071/2009,
2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,
3. *bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009,*
4. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,
5. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, och
6. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag,
7. *bestämmelser om anmälningsskrav eller om användning av fordon i yrkesmässig trafik som har meddelats med stöd av denna lag.*

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter.

Ett nytt bemyndigande förs in i *sjunde punkten*. Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om användning av fordon i yrkesmässig trafik. I yrkestrafikförordningen finns bestämmelser om kontrollen av yrkesmässig trafik, bl.a. i fråga om när fordon får användas i sådan trafik. Genom bemyndigandet kan regeringen föreskriva om sanktionsavgifter för den tillståndshavare som inte följer sådana bestämmelser. Paragrafen ändras vidare genom att bemyndigandet om att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av anmälningsskrav som meddelats med stöd av lagen flyttas från första punkten till sjunde punkten. Vidare flyttas nuvarande andra stycket till punkten tre. Bemyndigandena i dessa delar kommenteras i prop. 2021/22: 166 s. 119 och prop. 2013/14:234 s. 30.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

## 11.6 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

### 1 kap. Ordförklaringar

1 § *I denna lag avses med*

*taxitrafik: trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer, och*

*taxiförarlegitimation: en handling som ger behörighet att föra fordon i taxitrafik.*

Paragrafen förklarar vad som i lagen avses med taxitrafik och taxiförarlegitimation och motsvarar hittillsvarande 3 och 4 §§. Dessa kommenteras i prop. 2011/12:80 s. 143–144.

2 § *De ord och uttryck som används i denna lag för att beskriva olika slags fordon har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

Paragrafen ändras språkligt. Överväganden finns i avsnitt 6.3.

3 § *Med bilinspektör avses detsamma som i fordonslagen (2002:574).*

I paragrafen, som är ny, förklaras vad som i lagen avses med bilinspektör.  
Övervägandena finns i avsnitt 6.6.

## **5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd, omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon och biträde vid förundersökning**

### **Hindrande av fortsatt färd**

7 § Om ett fordon framförs i strid med denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen *får fortsatt färd hindras genom klampning.*  
*Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).*

Av paragrafen framgår att ett fordon kan klampas om fordonet framförs i strid med lagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av den.

Av *första stycket* framgår att ett fordons fortsatta färd kan komma att hindras under vissa förutsättningar. I klampningslagen finns bestämmelser om åtgärder för att hindra fortsatt färd. Av 7 § den lagen framgår att ett fordons fortsatta färd får förbjudas om fordonet framförs i strid med bestämmelser om taxitrafik eller i strid med villkor som har meddelats för ett tillstånd att bedriva taxitrafik. Bestämmelser om taxitrafik finns i taxitrafiklagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. I taxitrafiklagen finns t.ex. krav på tillstånd att för att bedriva taxitrafik. I taxitrafikförordningen finns bl.a. bestämmelser om att fordon får användas i taxitrafik först när det har anmälts till Transportstyrelsen och att fordon som används i sådan trafik ska vara utrustade med taxameter eller särskild utrustning för taxifordon. Ytterligare föreskrifter om sådan utrustning, bl.a. vilka krav sådan utrustning ska uppfylla, finns i myndighetsföreskrifter som meddelats med stöd av taxitrafiklagen och taxitrafikförordningen. I klampningslagen finns vidare bestämmelser om möjligheten att omhänderta vissa föremål som behövs för färden och ytterst att klampa fordonet eller fordonståget i syfte att säkerställa att ett förbud mot fortsatt färd följs. Bestämmelsen i första stycket är en sådan föreskrift som avses i 1 § andra stycket klampningslagen och som utgör en förutsättning för att åtgärder enligt den lagen ska få beslutas.

I *andra stycket* finns en upplysning om att bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

### **Omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon**

8 § En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av *en polisman eller en bilinspektör*

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av någon annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),

3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, eller

6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.

*Polismannen eller bilinspektören får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad trots att registreringsskyltarna har tagits om hand.*

Paragrafen reglerar omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon.

En särskild registreringsskylt för taxifordon får enligt *första stycket* omhändertas under vissa förutsättningar. Stycket ändras på så sätt att även en bilinspektör får befogenhet att omhänderta en sådan skylt.

Enligt *andra stycket* får en polisman eller en bilinspektör medge att fordonet flyttas, trots att den särskilda registreringsskylten för taxifordon omhändertagits.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3 och 6.6.