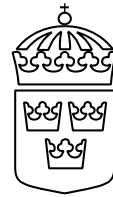


Regeringens proposition 2017/18:198



Förlängd klampning

Prop.
2017/18:198

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Linköping den 15 mars 2018

Stefan Löfven

Tomas Eneroth
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ändras. Enligt lagen kan åtgärder i form av omhändertagande av viss egendom eller fastlåsning av fordon genom s.k. klampning ske för att säkerställa att fordonet inte kör vidare, om det vid en vägkontroll upptäcks att vissa regler på vägtransportområdet har överträtts. Regeringen föreslår att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå förlängs från 24 timmar till 36 timmar i de fall åtgärder vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Syftet med förslaget är bl.a. att beslutade förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet ska betalas i högre utsträckning än i dag.

Propositionen innehåller också förslag till ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Ändringarna innebär att hänvisningar till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter ersätter de tidigare hänvisningarna till rådets förordning (EEG) nr 3821/85.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd	8
3	Ärendet och dess beredning	10
4	Nuvarande regelverk	11
5	Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd	14
5.1	Tidsgränsen om 24 timmar bör förlängas	14
5.2	Tidsgränsen förlängs till 36 timmar	16
5.3	Klampning bör även i fortsättningen beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket	19
6	Hänvisningar till EU:s färdskrivarförordning i lagen om vägtrafikregister	20
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	21
8	Konsekvenser	22
8.1	Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd	22
8.2	Hänvisningar till EU:s färdskrivarförordning i lagen om vägtrafikregister	22
9	Författningskommentar	23
Bilaga 1	Lagförslag i promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet	24
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	26
Bilaga 3	Lagförslag i promemorian Förslag till ändring av lagen om vägtrafikregister	27
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	30
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	31
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 mars 2018	32

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2017/18:198

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
2. lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt 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, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss social-

¹ Senaste lydelse 2014:1021.

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgå utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller *rådets förordning (EEG) nr 3821/85,*

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014,*

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i *rådets förordning (EEG) nr 3821/85*,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014*,
6. utfärdande utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av *förordning (EEG) nr 3821/85* och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,
6. utfärdande utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014* och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,
7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),
8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och
9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

² Senaste lydelse 2014:1021.

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller
 2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter
- som har meddelats med stöd av den lagen.
Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.
-

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

Prop. 2017/18:198 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs att 7–9 §§ lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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

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

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

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

8 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett fordons fortsatta färd har hindrats enligt

1. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
2. 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller
3. 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

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

¹ Senaste lydelse 2015:357.

Omhändertagande eller klampning får vidtas om föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt

1. 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

2. 32 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller

3. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.	En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.
--	--

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för omhändertagande eller klampning som har beslutats före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Förlängd klampning

I november 2014 fattade riksdagen beslut med anledning av regeringens förslag i propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256). Genom beslutet antogs bl.a. lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I samband med behandlingen av propositionen tillkännagav riksdagen att regeringen ska utreda möjligheterna att dels låta åtgärder enligt lagen bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning (bet. 2014/15:TU3 punkt 2, rskr. 2014/15:25). I propositionen Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2014/15:83) lämnade regeringen förslag om att åtgärder enligt lagen ska få ske även för att säkerställa efterlevnaden av förbud mot fortsatt färd som beslutats i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift för överträdelser av bestämmelserna om cabotagettransport på väg. Riksdagen antog förslaget men riktade ett tillkännagivande till regeringen att skyndsamt återkomma med förslag till lagstiftning som innebär att åtgärderna kan bestå i längre tid än 24 timmar (bet. 2014/15:TU12 punkt 2, rskr. 2014/15:206). Tillkännagivandena behandlas även i avsnitt 5.

Näringsdepartementet har i promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet lämnat förslag om ändringar i lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2017/06846/MRT).

Ändringar i lagen om vägtrafikregister

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet utgör en omarbetning av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter. Förordning (EU) nr 165/2014 trädde i kraft den 1 mars 2014 och av förordningen följer att vissa uppgifter för hanteringen av färdskrivarkort ska föras in i register.

Näringsdepartementet har i promemorian Förslag till ändring av lagen om vägtrafikregister lämnat förslag till ändringar i lagen som behövs för att ersätta de befintliga hänvisningarna till förordning (EEG) nr 3821/85 i lagen med hänvisningar till förordning (EU) nr 165/2014. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2017/07050/MRT).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 22 februari 2018 att inhämta Lagrådets yttrande över förslaget till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid

hindrande av fortsatt färd. Lagrådsremissens lagförslag överensstämmer med lagförslaget i denna proposition. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

Förslagen i den del som avser ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över det förslaget.

4 Nuvarande regelverk

Förbud mot fortsatt färd

I ett antal författningar på vägtrafikområdet finns bestämmelser om att ett fordon fortsatt färd får eller ska hindras. Det finns också bestämmelser om att det i vissa fall ska beslutas att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Oavsett om författningarna är formulerade så att ett fordon fortsatt färd ska hindras eller att det ska beslutas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, är avsikten med bestämmelserna att förhindra att fordonet kör vidare.

Skälen till hindrandet kan vara av olika slag. Den fortsatta färden kan hindras för att upprätthålla trafiksäkerheten, t.ex. då en förare eller ett fordon utgör en fara för trafiksäkerheten. Ett annat skäl kan vara att hindra fortsatt överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, t.ex. om nödvändiga tillstånd inte kan uppvisas. På yrkestrafikområdet finns vidare regler om att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av olika regler. Gemensamt för sådana sanktionsavgifter är dock att det finns betydande svårigheter att verkställa dessa utomlands. I syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter i de fall den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna – finns i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatt färd ska förbjudas till dess förskottet har betalats. Vem som har befogenhet att besluta om hindrande eller förbud skiljer sig åt mellan de olika regelverken. Sådana beslut kan fattas av polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman beroende på författning. För en utförligare redogörelse för de underliggande författningar som reglerar hindrande av eller förbud mot fortsatt färd hänvisas till propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256 s. 12 f.). Se även propositionen Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2014/15:83).

Klampning av fordon och omhändertagande av egendom

Den 1 mars 2015 trädde lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd i kraft. I lagen finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett hindrande eller ett förbud mot att fortsätta färden följs. Enligt lagen får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar i syfte att verkställa det grundläggande hindrandet eller förbudet. Polismyndigheten eller Tullverket kan under vissa förhållanden också besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning).

Klampning av fordon eller omhändertagande av egendom kan enligt lagen vidtas på ett antal olika grunder, som återspeglar de syften som är avsedda att uppnås genom hindrandet eller förbudet enligt de underliggande författningarna. Åtgärder kan vidtas i syfte att

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

Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får bestå i högst 24 timmar. En åtgärd som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten får däremot bestå till dess det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpats.

EU-förordningen om färdskrivare vid vägtransporter

För att förbättra trafiksäkerheten, förarnas arbetsvillkor och konkurrensvillkoren inom vägtransportområdet finns regler om kör- och vilotider. För att kunna kontrollera att dessa regler följs används färdskrivare. I rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter fastställs tekniska standarder och regler för bruk, typgodkännande, installation och kontroll av färdskrivare. Reglerna innebär en rad skyldigheter för tillverkare av färdskrivare, verkstäder, myndigheter, transportörer och förare.

Erfarenheter har dock visat att vissa tekniska aspekter och kontrollförfaranden bör förbättras för att färdskrivarsystemets effektivitet och ändamålsenlighet ska kunna säkerställas. I syfte att förbättra såväl tekniska aspekter som själva kontrollförfarandet av färdskrivarsystemet har förordning (EEG) nr 3821/85 omarbetats. Genom utfärdandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 upphävdes förordning (EEG) nr 3821/85. Den nya regleringen innebär i likhet med den äldre förordningen att vissa uppgifter måste registreras och kontrolleras. För detta ändamål används färdskrivarkort.

Ett färdskrivarkort är enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014 ett smartkort som är avsett att användas med färdskrivaren och som gör det möjligt för färdskrivaren att fastställa kortinnehavarens roll och som gör det möjligt att överföra och lagra data. Färdskrivarkorten är av fyra slag med olika funktioner. Ett förarkort är ett färdskrivarkort som utfärdats av myndigheterna i en medlemsstat till en viss förare, som kan identifiera föraren och gör det möjligt att lagra data om förarens aktiviteter. Ett kontrollkort är ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till en nationell behörig kontrollmyndighet som identifierar kontrollorganet och eventuellt kontrolltjänstemannen och som gör det möjligt att få tillgång till de uppgifter som finns lagrade i dataminnet eller förarkorten och, eventuellt, verkstadskorten för avläsning, utskrift och/eller dataöverföring. Ett verkstadskort är ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till särskilt utvald personal hos en tillverkare av färdskrivare, en montör, en fordonstillverkare eller en verkstad som har godkänts av denna medlemsstat som identifierar kortinnehavaren och gör det möjligt att prova, kalibrera, och aktivera färdskrivare eller överföra data från dem. Slutligen, ett företagskort är ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till ett transportföretag som behöver använda fordon som utrustats med en färdskrivare, vilket identifierar transportföretaget och gör det möjligt att visa, överföra och skriva ut de uppgifter, lagrade i färdskrivaren, som transportföretaget har läst.

EU-förordningen är bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna. I förordningen fastställs krav på att vissa i bestämmelserna angivna uppgifter om färdskrivare, inbegripet externa komponenter såsom färdskrivarkort, ska registreras.

För att kunna administrera och handlägga de ärenden som uppkommer i fråga om färdskrivarkort behöver uppgifter registreras och behandlas automatiserat. Hantering av färdskrivarkorten innebär behandling av personuppgifter.

Vägtrafikregistret

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister, förkortad LVTR, innehåller bestämmelser som avser registrering av uppgifter om personer samt motordrivna fordon i vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret hanteras stora mängder information, bl.a. registrering och behandling av personuppgifter.

I 5 § LVTR framgår ändamålen för behandling av personuppgifter i vägtrafikregistret. I 6 § LVTR anges övergripande vilka uppgifter som får föras in i vägtrafikregistret. I bilagor till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges i detalj vilka uppgifter som ska föras in i registret.

Vägtrafikregistrets ändamål och innehåll omfattar färdskrivare, inbegripet färdskrivarkort. Av 5 § 1 e LVTR, framgår att vägtrafikregistret omfattar den administrativa hanteringen av färdskrivarkort och i 6 § 5–6 LVTR klargörs att vägtrafikregistrets innehåll omfattar uppgifter om färdskrivarkort. I paragraferna hänvisas dock till rådets förordning

5 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

5.1 Tidsgränsen om 24 timmar bör förlängas

Regeringens bedömning: Dagens tidsgräns om 24 timmar för omhändertagande av egendom och klampning av fordon bör förlängas.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga invändningar.

Skälen för regeringens bedömning: Under senare år har ett antal åtgärder vidtagits för att förbättra regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Syftet med lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd var just att förbättra regelefterlevnaden på området och säkra verkställighet av sanktioner som beslutats vid överträdelser. Situationen på vägtransportområdet är emellertid i flera avseenden fortsatt otillfredsställande. Det finns därför behov av att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra förhållandena på området. Även riksdagen har vid flera tillfällen framhållit vikten av att alla transportföretag och yrkesförare följer reglerna och att alla aktörer på vägtransportområdet verkar under lika villkor. Omhändertagande av egendom och klampning av fordon kan enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd vidtas på ett antal olika grunder. Åtgärderna får dock i flera fall bestå i högst 24 timmar. Riksdagen har haft synpunkter på detta och tillkännagett att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag som möjliggör att åtgärder kan bestå under längre tid än 24 timmar (se bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206 och bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

I promemorian finns en redogörelse för den uppföljning av lagen som genomförts och uppgifter om hur lagen har tillämpats. Redovisningen är fokuserad på åtgärder som ägt rum under 2016. Av redogörelsen framgår att åtgärder enligt lagen under det året vidtagits vid 43 tillfällen. Majoriteten av åtgärderna har skett i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Den redovisade statistiken utvisar dock att det förekommer att åtgärder upphör efter 24 timmar utan att syftet med åtgärden har uppnåtts. I de fall åtgärder vidtagits för att säkra verkställighet av sanktionsavgift innebär detta alltså att åtgärden har upphört utan att någon betalning skett.

I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd uttalades att även ett relativt kortvarigt hinder att fortsätta färden kan väntas vara ett verkningsfullt redskap för att förmå den betalningsskyldige att betala det förskott som beslutats. Med beaktande av proportionalitetsprincipen ansåg regeringen att kostnaderna för att stå stilla med ett fordon torde motivera till betalning inom den tidsgräns om 24 timmar som föreslagits och att syftet med verkställighetsåtgärderna därför i de allra flesta fall skulle uppnås inom den tiden (prop. 2013/14:256 s. 41 f.). Även när det

gäller åtgärder som vidtagits för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra förare som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten uttalades att syftet med åtgärden vanligtvis borde uppnås inom den föreslagna tidsgränsen.

Av vad som framkommit vid uppföljningen kan det konstateras att vidtagna åtgärder i flera fall inte har lett till att syftet uppnåtts. I fråga om åtgärder som ägt rum i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter uppgår andelen situationer där syftet inte uppnåtts till drygt 20 procent. Mot bakgrund av regeringens bedömning i lagstiftningsarbetet beträffande tidsgränsen om 24 timmar kan detta inte anses tillfredsställande. Enligt promemorian har även de verkställande myndigheterna framfört att det finns problem med 24-timmarsregeln. Tullverket är av uppfattningen att 24 timmar är för kort tid för att verkställa en sanktion effektivt. Det framgår också att intervjuade poliser uppgett att tidsgränsen kan vara problematisk om fordonet saknar last. I sådana fall åstadkommer gränsen om 24 timmar inte ett tillräckligt stort incitament för att t.ex. betala en sanktionsavgift. Enligt promemorian kan 24-timmarsregeln vidare vara så begränsad att den inte är tillräcklig för att inverka på förarnas eller transportföretagens vilja att följa t.ex. kör- och vilotidsregleringen. Därutöver kan det te sig stötande för det allmänna rättsmedvetandet att fordonet kan köra vidare, trots att syftet med åtgärden inte uppnåtts.

Enligt 17 kap. 13 § brottsbalken ska den som överträder ett förbud som har meddelats av en myndighet dömas för ”överträdelse av myndighets bud” till böter eller fängelse i högst ett år. Den förare som fortsätter färden när åtgärden upphört, trots att ett förbud fortfarande gäller, kan därför göra sig skyldig till ett sådant brott. Om fordonet väl har avlägsnats från platsen är detta brott emellertid svårt att upptäcka, i vart fall utan att tämligen omfattande resurser sätts in. Sannolikheten för att en sådan insats genomförs är därför låg. Som påpekas i propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ligger vidare de ekonomiska incitamenten för att fordonet ska fortsätta färden vanligen hos företaget, inte hos föraren, varför det kan förekomma att transportföretaget påverkar föraren och förmår denne att köra vidare. Att ingripa straffrättsligt mot föraren ger därför inte den eftersträvade effekten (prop. 2013/14:256 s. 18).

Sammantaget konstaterar regeringen att dagens tidsgräns om 24 timmar är alltför begränsad för att i tillräckligt stor utsträckning uppnå det som var regeringens målsättning vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Det har dessutom framkommit att det kan finnas problem för myndigheterna att t.ex. praktiskt hantera att en åtgärd ska upphöra inom den angivna tiden. Mot denna bakgrund är regeringen av uppfattningen att dagens tidsgräns om 24 timmar bör förlängas. Regeringen anser att förslaget och bedömningen i avsnitt 5.2 och 5.3 innebär att riksdagens tillkännagivanden om förlängning av den tid som åtgärder får bestå och om vem som får besluta om klampning är slutbehandlade.

Regeringens förslag: Tidsgränsen för åtgärder förlängs till 36 timmar.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna, däribland *Advokatsamfundet*, *Justitiekanslern*, *Kronofogdemyndigheten*, *Polismyndigheten*, *Tullverket*, *Trafikanalys*, *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*, tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Transportstyrelsen anser dock att det vore önskvärt att det görs en översyn av de bakomliggande besluten att hindra fortsatt färd. *Transportföretagen* anser att förslaget är välkommet även om det vore bättre om åtgärderna kunde bestå till dess sanktionsavgift har betalats. *Sveriges Åkeriföretag* anser i första hand att det inte bör finnas någon tidsgräns för åtgärderna men att 36 timmar är bättre än 24 timmar. *Svenska Transportarbetareförbundet* ser positivt på förslagen men menar att även andra åtgärder bör vidtas för att säkerställa att alla betalar sanktionsavgifterna och att övervakande myndigheter ges resurser att utöka kontrollen. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* delar uppfattningen om myndigheternas resurser och anser dessutom att klampning bör kunna användas på fler områden.

Skälen för regeringens förslag

Åtgärder som vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift ska kunna bestå i 36 timmar

Författningarna på yrkestrafikområdet har tillkommit bl.a. för att öka trafiksäkerheten, minska vägslitaget, förbättra arbetsvillkoren för förarna och säkerställa en sund konkurrens på området. Som tidigare påpekats är det väsentligt att alla transportföretag och yrkesförare följer reglerna och att alla aktörer på vägtransportområdet verkar under lika villkor. Det är därför angeläget att sanktioner för överträdelse av regelverken också kan verkställas. Klampning av fordon eller omhändertagande av egendom kan enligt 7 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd vidtas för att säkra betalning av vissa sanktionsavgifter på yrkestrafikområdet. Proportionalitetsprincipen, som innebär att åtgärder inte ska gå utöver det som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet, har generellt inte ansetts vara hinder mot att vidta tvångsåtgärder för att säkerställa betalning av sådana avgifter (se prop. 2003/04:160 s. 124). Proportionaliteten i åtgärderna är dock bl.a. beroende på hur länge de får bestå. Det är i sin tur beroende av avgifternas storlek, eftersom dessa är tänkta att motsvara överträdelsens allvarlighetsgrad och samhällets intresse av att sådana överträdelse inte begås.

Åtgärder i form av omhändertagande av egendom eller klampning av fordon får vidtas för att säkra verkställighet av överlastavgift, sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg och sanktionsavgift vid överträdelse av kör- och vilotidsreglerna. Storleken på sanktionsavgifterna skiljer sig åt i de olika fallen. När det gäller överträdelse av cabotageregler uppgår sanktionsavgiften till 40 000 kronor. I fråga om såväl överlastavgift som sanktionsavgifter på

kör- och vilotidsområdet varierar storleken på avgiften beroende på hur stor överlast som har konstaterats respektive på antal och allvarlighetsgrad av överträdelsena på kör- och vilotidsområdet. Påförda överlastavgifter uppgår oftast till mellan 5 000 och 15 000 kronor med en genomsnittlig avgiftsnivå på runt 10 000 kronor. När det gäller kör- och vilotider kan den avgift som ska påföras en förare uppgå till högst 4 000 kronor för en överträdelse och 10 000 kronor om en avgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser. Genomsnittet för sanktionsavgift som påförs förare vid ett tillfälle uppgår i dagsläget till cirka 6 000 kronor.

Avgifterna för de nu aktuella överträdelsena är förhållandevis höga, och det allmännas intresse av att beslutade avgifter är också stort. Enligt regeringens bedömning bör det vara möjligt att i viss utsträckning förlänga tidsgränsen för verkställighetsåtgärderna till mer än 24 timmar utan att åtgärderna framstår som oproportionerliga. En förlängning av tidsgränsen bör öka incitamenten att betala avgiften, särskilt i de fall det är fråga om en tom transport. Storleken på sanktionsavgifterna varierar dock beroende på typen av överträdelse. För att inte komplicera regelverket alltför mycket för de myndigheter som ska verkställa åtgärderna, dvs. Polismyndigheten och Tullverket, anser regeringen till skillnad från *Sveriges Åkeriföretag* att tidsgränsen för hur länge åtgärder som vidtas för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter ska få bestå bör vara densamma, oaktat enligt vilka regler avgiften påförts. Det kan i sammanhanget också nämnas att det i de underliggande författningarna som innehåller de aktuella bestämmelserna om förskott för sanktionsavgift och förbud mot fortsatt färd som beslutas för att framtvinga betalning av sådant förskott, finns möjligheter för Transportstyrelsen att upphäva förbudet, om det finns synnerliga skäl. Bakgrunden till den ordningen är att ett förbud mot att fortsätta färden ska kunna upphävas, om den tid som förbudet gäller framstår som oproportionerlig i förhållande till storleken på den avgift som beslutet avser att framtvinga (se prop. 2003/04:160 s. 134). I den befintliga regleringen finns alltså möjligheter för Transportstyrelsen att med beaktande av proportionalitetsprincipen upphäva det underliggande förbudsbeslutet. I en sådan situation ska även ett omhändertagande eller en klampning upphöra.

I promemorian föreslås att tidsgränsen för hur länge åtgärderna ska få bestå förlängs till 36 timmar. Ingen remissinstans har haft invändningar mot detta. Med beaktande av sanktionsavgifternas varierande storlek är det även regeringens uppfattning att en förlängning av den tid som åtgärder vilka vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift får bestå, i samtliga fall bör anses uppfylla de krav som följer av proportionalitetsprincipen om tiden bestäms till 36 timmar.

Tidsgränsen förlängs till 36 timmar även för åtgärder som vidtas för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten

Omhändertagande av egendom och klampning av fordon får även vidtas i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten enligt 8 och 9 §§ lagen om åtgärder vid hindrande av

Prop. 2017/18:198 fortsatt färd. Också i dessa fall får åtgärden i nuläget bestå i högst 24 timmar. Enligt promemorian har åtgärder i nu nämnda syften inte vidtagits lika ofta som åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Inte desto mindre kan det – bl.a. mot bakgrund av vad Tullverket enligt promemorian framfört om att 24-timmarsgränsen är alltför snävt tilltagen – finnas skäl att förlänga tidsgränsen för åtgärderna även för dessa fall. Även enkelheten i regleringen talar för att tidsgränsen bör förlängas också i dessa fall. En reglering där det finns olika tidsgränser – 24 timmar respektive 36 timmar – beroende på i vilket syfte åtgärden vidtas, framstår som snårig och svår att tillämpa. Regeringen anser därför att de tidsbegränsade åtgärderna bör ha samma tidsgräns. Eftersom en förlängning från 24 till 36 timmar är förhållandevis begränsad och då det får anses vara angeläget att de överträdelse som är aktuella i dessa fall motverkas, måste detta anses falla inom ramen för proportionalitetsprincipen. Tidsgränsen för åtgärder som vidtas i syfte att förhindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafik-säkerheten bör därför bestämmas till 36 timmar.

Åtgärder som kan bestå i högst 36 timmar bör inte kunna omprövas eller överklagas

Enligt 12 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan föraren eller fordonets registrerade ägare begära omprövning av beslutet om omhändertagande eller klampning i de fall åtgärden inte är tidsbegränsad. Om Polismyndigheten vid en omprövning beslutar att åtgärden ska bestå, får beslutet enligt 13 § överklagas till tingsrätten. I de fall åtgärderna enligt dagens reglering får bestå under högst 24 timmar, saknas dock möjligheter att begära omprövning och överklaga åtgärdsbeslutet. I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd påpekas att ett åtgärdsbeslut visserligen torde betraktas som en sådan inskränkning i den enskildes rätt att använda sin egendom att han eller hon som regel borde kunna få beslutet prövat av domstol. För att systemet med åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska fungera på ett tillfredsställande sätt påpekas dock även att det måste vara smidigt och enkelt för de myndigheter som ska besluta och verkställa åtgärderna att använda och att ett domstolsförfarande riskerar att komplicera hanteringen på ett sätt som inte är önskvärt. Mot bakgrund av att tidsgränsen för åtgärder begränsades till 24 timmar och att en domstolsprövning i praktiken ändå inte kunde komma till stånd inom den tiden, föreslogs inte någon rätt till överprövning av de tidsbegränsade åtgärdsbesluten (prop. 2013/14:256 s. 60 f.).

I promemorian görs bedömningen att 24-timmarsgränsen bör kunna förlängas något utan att det krävs att beslutet ska kunna överklagas. Ingen remissinstans har haft synpunkter på detta. Regeringen instämmer i promemorians bedömning. En domstolsprövning av åtgärdsbeslutet kan därför undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks, om åtgärden får bestå i högst 36 timmar.

5.3 Klampning bör även i fortsättningen beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket

Prop. 2017/18:198

Regeringens bedömning: Det saknas behov av att ändra reglerna om vem som får besluta om klampning av fordon.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får polisman eller tulltjänsteman besluta att omhänderta viss egendom med anknytning till fordonet eller transporten. Det är dock Polismyndigheten eller Tullverket som beslutar om klampning. Enligt propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd är skälet till detta att klampning normalt får anses vara en mer ingripande åtgärd än omhändertagande av egendom och att det av rätts-säkerhetsskäl finns anledning till att en sådan åtgärd ska beslutas av myndigheten. Vidare påpekas det att det ligger i linje med befintliga beslutsordningar att åtgärder av mer ingripande karaktär beslutas av myndigheten och inte av en polisman eller tulltjänsteman (prop. 2013/14:256 s. 31). I samband med behandlingen av propositionen riktade riksdagen dock ett tillkännagivande till regeringen att utreda möjligheterna att låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om klampning. I sitt betänkande framhöll utskottet vikten av att säkerställa ett system som är snabbt och enkelt, samtidigt som kraven på rättssäkerhet måste uppfyllas (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

Av promemorian framgår att såväl Polismyndigheten som Tullverket har löst frågan om beslutsnivå vid klampning genom intern delegering och att det inte framkommit att det finns några svårigheter vid tillämpningen av dessa delegationsordningar. Enligt tillgängliga uppgifter har klampning vidtagits i omkring 60 procent av de fall då åtgärder beslutats. I promemorian görs mot denna bakgrund bedömningen att det inte finns några tillämpningsproblem med ordningen att beslut om klampning ligger på myndighetsnivå. Ingen remissinstans har framfört någon annan åsikt. Regeringen instämmer i promemorians bedömning och anser att det saknas skäl att ändra den nuvarande ordningen.

Hänvisningar till EU:s färdskrivarförordning i lagen om vägtrafikregister

Regeringens förslag: Hänvisningarna i lagen om vägtrafikregister till rådets förordning (EEG) nr 3821/85 ska ändras till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Av författningsförslaget i promemorian framgår dock inte att även hänvisningen till förordning (EEG) nr 3821/85 i 5 § 1 g lagen om vägtrafikregister bör ändras, så att den i stället avser Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten, Datainspektionen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Trafikverket, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Bussföretag, Transportföretagen och Svenska Transportarbetarförbundet* tillstyrker eller har inte något att erinra mot förslaget. *Transportstyrelsen* tillstyrker de föreslagna ändringarna och har i sitt yttrande pekat på att även hänvisningen i 5 § 1 g bör ändras, så att den i stället avser Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014.

Skälen för regeringens förslag: I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter finns bestämmelser om användningen av färdskrivarkort och bestämmelser som anger att vissa uppgifter ska registreras. Motsvarande regler fanns tidigare i förordning (EEG) nr 3821/85. För att kunna administrera och handlägga ärenden i fråga om färdskrivarkort i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85 infördes bestämmelser i 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister (prop. 2003/04:83). I 5 § utökades vägtrafikregistrets ändamål till att även omfatta den administrativa hanteringen av färdskrivarkort. Genom ändringen i 6 § klargjordes att vägtrafikregistrets innehåll även ska omfatta uppgifter om färdskrivarkort, dels själva innehavet, dels en uppräknning av uppgifter som behövs för ansvarig myndighets hantering av färdskrivarkorten och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85. Uppräkningen i 6 § avser därmed så långt som möjligt precisera det slag av uppgifter som ska registreras och som behövs för ansvarig myndighets hantering av färdskrivarkorten i enlighet med de regler om färdskrivare som följer av EU-förordningen och anslutande nationella föreskrifter.

I artikel 31 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 bemyndigas EU-kommissionen att anta s.k. genomförandeakter för att fastställa de gemensamma förfaranden och specifikationer som krävs för sammankoppling av elektroniska register över förarkort. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/68 om gemensamma förfaranden och specifikationer som krävs för sammankoppling av elektroniska register över förarkort preciseras regelverket i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller elektroniskt utbyte av information på förarkort. I detta sammanhang bör även nämnas att lagen om vägtrafikregister för närvarande är föremål för

en större översyn med anledning av att Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679, den allmänna dataskyddsförordningen, kommer att börja tillämpas fr.o.m. den 25 maj 2018. Lagens förenlighet med den allmänna dataskyddsförordningen kommer därmed att tas om hand inom ramen för denna översyn.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 utgör en omarbetning av förordning (EEG) nr 3821/85. Syftet med omarbetningen har varit att förbättra vissa tekniska aspekter och kontrollförfaranden. I likhet med den tidigare förordningen finns i förordning (EU) nr 165/2014 bestämmelser som innebär registrering av personuppgifter och behandling av personuppgifter. För att kunna administrera och handlägga ärenden som uppkommer vid hantering av färdskrivarkort krävs således behandling av personuppgifter. Beträffande förarkorten är det i huvudsak fråga om personuppgifter. Men även företagskort och verkstadskort kräver i viss mån behandling av personuppgifter. Skyddet för den personliga integriteten uppnås genom de bestämmelser som finns i lagen om vägtrafikregister. Den behandling av personuppgifter som färdskrivarkorten nödvändiggör faller därmed väl in i det grundläggande syftet med vägtrafikregistret.

EU-förordningen är bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna. Hänvisningarna till förordning (EEG) nr 3821/85 i 5 och 6 §§ i lagen om vägtrafikregister bör därför ändras så att de i stället avser Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014. I samband med remissförfarandet har uppmärksammats att även hänvisningen i 5 § 1 g bör ändras så att den i stället avser Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2018. Äldre bestämmelser om tidsfrister ska gälla för åtgärder som beslutats före ikraftträdandet.

Förslaget i promemorian om förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet överensstämmer med regeringens.

Förslaget i promemorian om ändring av lagen om vägtrafikregister överensstämmer inte med regeringens. I promemorian föreslogs att ändringarna skulle träda i kraft den 2 mars 2018.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. När det gäller åtgärder som vidtas med stöd av lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bör den nuvarande tidsgränsen om 24 timmar gälla för åtgärder som beslutats före ikraftträdandet.

8.1 Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Förslaget innebär att den maximala tidsgräns om 24 timmar som i dag gäller i vissa fall när omhändertagande av egendom eller klampning av fordon sker enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd förlängs till 36 timmar. Intentionen med förslaget är att syftet med de avsedda åtgärderna ska uppnås i högre utsträckning än i dag, dvs. att förskott för sådana sanktionsavgifter som ska påföras vid överträdelser av olika regler på yrkestrafikområdet ska betalas i högre utsträckning än i dag. Vidare syftar förslaget till att bidra till att såväl transportföretag som förare ska följa reglerna om kör- och vilotider och yrkestrafiklagstiftningen i övrigt.

Förslaget kan komma att påverka åkerier, bussföretag och taxiföretag. Åtgärder enligt lagen kan vidtas såväl mot utländska som svenska transportföretag. I fråga om antalet svenska transportföretag som kan komma att beröras fanns i oktober 2017 ungefär 16 500 yrkestrafiktillstånd för gods och 900 för buss samt 8 000 taxitrafiktillstånd. Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift vidtas enbart mot utländska transportföretag. Det saknas uppdaterade och tillförlitliga uppgifter om antalet företag och hur stor andel av transporter i Sverige som utförs av utlandsetablerade transportföretag. Företag som följer gällande bestämmelser eller som omedelbart betalar ett beslutat förskott för sanktionsavgift påverkas emellertid inte.

I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns vissa uppskattningar av kostnaderna för att stå stilla med en godstransport (prop. 2013/14:256 s. 64). Generellt kan det sägas att stilleståndskostnaderna ökar ju högre varuvärdet är. I de fall åtgärder har upphört efter 24 timmar utan att syftet har uppnåtts har det emellertid många gånger varit fråga om tomma transporter. Förslaget väntas därmed främst träffa sådana transporter. Det saknas uppgifter om stilleståndskostnader i dessa fall, då de främst beror på förarens lön och när nästa uppdrag ska påbörjas.

Åtgärder enligt lagen vidtas av Polismyndigheten och Tullverket. Förslagen medför inga ökade kostnader för dessa myndigheter. Förslagen kan väntas leda till att andelen beslutade sanktioner som verkställs ökar något. Sanktionsavgifterna tillfaller staten.

Förslaget väntas inte få några konsekvenser för enskilda eller för miljön. Förslagen saknar betydelse för jämställdheten mellan män och kvinnor, för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen samt för den offentliga servicen. Förslaget påverkar heller inte den kommunala kompetensen.

8.2 Hänvisningar till EU:s färdskrivarförordning i lagen om vägtrafikregister

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter utgör en omarbetning av rådets förordning

(EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och ersätter således förordning (EEG) nr 3821/85. Eftersom EU-förordningen är bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna behöver lagen om vägtrafikregistret ändras i de delar som hänvisar till den tidigare EU-förordningen på så sätt att lagen i stället hänvisar till aktuell EU-förordning. Förslaget i denna del saknar konsekvenser i övrigt. Prop. 2017/18:198

9 Författningskommentar

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

7–9 §§

Paragraferna, som reglerar i vilka situationer åtgärder enligt lagen får vidtas, ändras genom att gränsen för hur länge åtgärden högst får bestå förlängs till 36 timmar. En åtgärd ska dock alltid upphöra om det inte längre finns skäl för den.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 5.

Lagförslag i promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet

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

Härigenom föreskrivs att 7–9 §§ lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §⁴

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

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

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

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

8 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett fordons fortsatta färd har hindrats enligt

1. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
2. 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller
3. 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

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

⁴ Senaste lydelse 2015:357.

Omhändertagande eller klampning får vidtas om föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt

1. 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

2. 32 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller

3. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

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

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för omhändertagande eller klampning som har beslutats före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet: Arbetsmiljöverket, Justitiekanslern (JK), Kronofogdemyndigheten, Kammarkollegium, Polismyndigheten, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket, Åklagarmyndigheten, Advokatsamfundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen.

Riksdagens Ombudsmän (JO) och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har uppgett att de avstår från att yttra sig. Regelrådet har uppgett att förslaget inte medför effekter av sådan betydelse för företag att Regelrådet yttrar sig.

Lagförslag i promemorian Förslag till ändring av lagen om vägtrafikregister

Prop. 2017/18:198

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §⁵

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt 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, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss social-

⁵ Senaste lydelse 2014:1021.

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

6 §⁶

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3.a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i

⁶ Senaste lydelse 2014:1021.

anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i *rådets förordning (EEG) nr 3821/85*, 5. innehav av färdskrivarkort som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014*,

6. utfärdande utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av *förordning (EEG) nr 3821/85* och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den, 6. utfärdande utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014* och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Denna lag träder i kraft den 2 mars 2018.

Förteckning över remissinstanserna

Promemorian Förslag till ändring av lagen om vägtrafikregister har remitterats till Polismyndigheten, Datainspektionen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Transportstyrelsen, Trafikverket, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Bussföretag, Transportindustriförbundet, Transportföretagen, Kommunalarbetareförbundet och Svenska Transportarbetarförbundet.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2018-02-28

Närvarande: F.d. justitieråden Karin Almgren och Christer Silfverberg samt justitierådet Dag Mattsson

Förlängd klampning

Enligt en lagrådsremiss den 22 februari 2018 har regeringen (Näringsdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av departementssekreteraren Louise Berlin.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 mars 2018

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, M Johansson, Baylan, Hallengren, Bucht, Hultqvist, Hellmark Knutsson, Bolund, Bah Kuhnke, Shekarabi, Fridolin, Eriksson, Skog, Ekström, Fritzon, Eneroth

Föredragande: statsrådet Tomas Eneroth

Regeringen beslutar proposition Förlängd klampning