

Näringsdepartementet

Er referens
N2017/06846/MRT

Diarienummer
Utr 20107/91

Datum
2017-12-22

Yttrande över förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet

De huvudsakliga förslagen i promemorian är följande:

1. Tiden som åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får bestå förlängs från dagens 24 timmar till 36 timmar.
2. Tulltjänstemän ges ökade befogenheter att ingripa vid överträdelser av cabotagetransporter på väg.
3. Beslut om att ett fordon som inte får köras vidare ska upphöra om färden återupptas av annan än den som påförts sanktionsavgift.

När det gäller den första punkten har Transportstyrelsen inom ramen för ett regeringsuppdrag undersökt huruvida begränsningen av exempelvis klampning till 24 timmar utgör ett problem. Det statistiska underlaget är begränsat till ett år, men visar att av de 43 tillfällen som hindrandelagen användes behövde åtgärden avbrytas efter 24 timmar enbart vid sex tillfällen. Detta utan att det grundbeslut som föranlett åtgärden enligt hindrandelagen hade efterföljts.¹ Samtidigt konstaterar Transportstyrelsen att det sannolikt är möjligt att utsträcka tiden något utan att införa möjlighet att överklaga beslutet. Trafikanalys har inte genomfört någon egen analys av detta, men ser ingen anledning att överpröva Transportstyrelsens bedömning. En utökad tidsgräns till 36 timmar skulle öka kostnaderna för åkerierna och öka incitamentet (även för fordon utan last) till att betala sanktionsavgifter. Trafikanalys tillstyrker därför förslaget.

Trafikanalys tillstyrker även förslagen som ger tulltjänstemännen ökade befogenheter att ingripa vid överträdelser av cabotagetransporter på väg. Förslaget att ge tulltjänstemän samma befogenheter som polisman och bilinspektör när det gäller beslut om att ett fordon inte får fortsätta innebär en effektivisering av hanteringen av sådana ärenden.

Förändringen under punkt tre utgör en anpassning till EU-domstolens dom som pekade på att nationell lagstiftning enligt vilken det som säkerhetsåtgärd är möjligt att hindra fortsatt färd med ett fordon när ett företags förare har gjort sig skyldig till en överträdelse, och där den behöriga nationella myndigheten inte har hållit transportföretaget ansvarigt för överträdelserna inte uppfyller de krav som följer av proportionalitetsprincipen. Då dagens svenska regler gällande brott mot kör- och vilotider huvudsakligen riktar sig mot

¹ Transportstyrelsen (2017): Uppföljning av sanktionsväxling och lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, Delrapport 1, TSV 2015-3533, Norrköping.

föraren är det inte möjligt att kvarhålla fordonet tills förskott betalats. Därför föreslås att företagen ska ges möjlighet att utse en annan förare som kan fortsätta färden, i annat fall kan inte fordonet föras vidare utan att förskott betalats. I promemorian görs bedömningen att i majoriteten av fallen kommer en sådan ordning innebära att förskottet betalas in. Trafikanalys tillstyrker förslaget.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande. Backa Fredrik Brandt har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör