

## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Petra Eklund Åhlström  
076-1837300  
[petra.eklund.ahlstrom@akeri.se](mailto:petra.eklund.ahlstrom@akeri.se)

Landsbygds- och  
Infrastrukturdepartementet

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

# SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER PROMEMORIA EN EFFEKTIVARE OCH MER RÄTTSSÄKER KLAMPNING

Sveriges Åkeriföretag är, med cirka 5000 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter 38 000 fordon, vägtransportnäringens branschorganisation. Vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av näringen som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

## Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar initiativet att samla bestämmelserna om förbud mot fortsatt färd och om åtgärder för att verkställa förbudet i ny lag, benämnd klampningslagen. Lagen ersätter lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

- Sveriges Åkeriföretag anser att det är positivt med en enhetlig benämning på de beslut som kan komma i fråga. Det bör bli tydligare om benämningen *förbud mot fortsatt färd* används.
- Sveriges Åkeriföretag tycker vidare att det skapar tydlighet med en anslutande förordning till själva klampningslagen och att där räkna upp de bestämmelser i andra författningar som innehåller föreskrifter om att förbud mot fortsatt färd får verkställas genom klampning.

Sveriges Åkeriföretag menar dock att det finns viss risk att föreslagen konstruktion av den nya klampningslagen som ges karaktär av ramreglering till viss del tappar i tydlighet, när det gäller några lagrum, och att större krav än tidigare därmed läggs på tillämpningen hos respektive myndighet.

Sveriges Åkeriföretag vill i nedan belysa några exempel.

- Även om promemorian anger att utgångspunkten är att förbud mot fortsatt färd skall kunna meddelas i samma utsträckning som tidigare lämnas en hel del förslag om utvidgningar och förtydliganden. Med stöd av ovan menar därför Sveriges Åkeriföretag att när det gäller te x kör- och vilotider försvinner tydligheten som tidigare fanns i 10 kap 1§. Risken att andra avvikelser än sådana som innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten tas i beaktande bör undanröjas. Sveriges Åkeriföretag värnar trafiksäkerheten och menar att den nya lagen bör träffa situationer som utmanar den och inte andra avvikelser som regleras på annat sätt.
- Ett annat exempel menar Sveriges Åkeriföretag är förbudet mot fortsatt färd och åtgärder för att hindra fortsatt färd med utgångspunkt i fordonslagen. Färdskrivaren är ett viktigt instrument för att stärka trafiksäkerhet men eventuella brister i utrustningen behöver inte innebära påtaglig fara för trafiksäkerheten.

- Sveriges Åkeriföretag föreslog redan 2014 att den då gällande tidsgränsen för åtgärd vid hindrande av fortsatt färd skulle tas bort och i stället kompletteras med möjlighet till domstolsprövning. Sveriges Åkeriföretag välkomnar därför förslaget att tidsgränsen för hur länge en åtgärd får bestå tas bort.
- Sveriges Åkeriföretag menar alltså att beslut om klampning bör fattas av polisman eller tulltjänsteman. Metoden för hindrande av färd är inte det mest ingripande beslutet och det saknas därför skäl att beslutsfattandet ligger på Polismyndigheten eller Tullmyndigheten.
- Sveriges Åkeriföretag välkomnar den redaktionella omstruktureringen av bland annat kapitel 4 i yrkestrafikförordningen (2012:237). Den har givit en betydligt bättre struktur och synlighet av de krav som åligger tillståndshavaren. Sveriges Åkeriföretag menar dock att det trots allt skett en viss saklig ändring av innehållet i kapitel 4. Ändringen kan tolkas innebära en viss utökning av tillståndshavarens skyldigheter såsom förslaget till 4 kap 12 § i yrkestrafikförordningen har formulerats. Sveriges Åkeriföretag utvecklar ytterligare kring tolkningen under rubriken - Närmare om förslaget till föreskrifter.
- Sveriges Åkeriföretag avstyrker de föreslagna sanktionsväxlingarna.

## Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerade Promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning. I den föreslagna nya lagen finns bestämmelser om förbud mot ett fordon fortsatt färd för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på vägtrafikområdet, för att hindra fortsatt 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 anmälningsskrav 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

## Närmare om förslaget till föreskrifter

För utveckla ytterligare kring punkterna om föreslagen sanktionsväxling, som angivits ovan under sammanfattningen, vill Sveriges Åkeriföretag anföra följande.

## Förslag till nytt kapitel 4 i yrkestrafikförordningen

**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.**

Sveriges Åkeriföretag kan inte finna stöd för att tillståndshavaren tidigare haft ansvar för att handlingarna de facto uppvisas för en polisman eller bilinspektör. Därmed utökas tillståndshavarens ansvar enligt ovan. Tillståndshavaren kan möjligen råda över det som är reglerat i första meningen i 12 § ”att säkerställa att handlingar medförs i företagets fordon”, att utöka ansvaret ytterligare med att handlingarna de facto tillhandahålls ligger utanför tillståndshavarens aktiva påverkansmöjlighet. Sanktionen skall ju träffa den som har att följa och praktiskt kan följa en handlingsregeln, dvs att rent faktiskt vide en vägkontroll visa upp dokumenten för kontrollmyndigheten. Förslaget synes istället ta sikte på att tillståndshavaren måste leda i bevis att denna instruerat förare att visa upp handlingarna. Sveriges Åkeriföretag menar att en sådan reglering leder åt fel håll och prövningen ryms inte heller inom det enkla juridiska förfarande som måste vara aktuellt för att det skall ske en sanktionsväxling.

Sveriges Åkeriföretag anser i och för sig att påförande av sanktionsavgift i vissa fall kan vara effektivare för att beivra brott än vad böter och andra straffrättsliga åtgärder är *men* det gäller att *rätt person*, vare sig det är en fysisk eller juridisk person, träffas av sanktionen samt att *beloppet är proportionerligt*. Det innebär sammanfattningsvis att vi inte kan tillstyrka de förslag till sanktionsväxling som föreslås i promemorian. Det är viktigt att sanktionsbeloppen verkligen är proportionerliga och att det finns tillräckliga säkerhetsventiler i lagstiftningen som utifrån ett rättssäkerhetsperspektiv möjliggör en rättssäker prövning när beslut om sanktion är oskäligt eller oskäligt betungande. Sveriges Åkeriföretag anser att 10 000 kronor i sanktionsavgift för ett administrativt misstag, som att till tillståndsmyndigheten Transportstyrelsen, inte anmäla antal anställda eller att anmäla på ett fordon trots att utrymme finns i villkor för gällande trafikillståndet, eller att i vissa fall inte avanmäla ett fordon inte står i rimlig proportion till överträdelsens allvar. Detta är inget som påverkar trafiksäkerheten eller sociala aspekter. Frågan är dessutom om det finns ett tak för sanktionsbeloppet om flera

överträdelser trots allt blir aktuella. Sveriges Åkeriföretag föreslår istället att det ges en varning för det fall en tillståndshavare missat att ange antal anställda och att det först därefter blir någon form av avgift. Sveriges Åkeriföretag vill även slå ett slag för att tillståndsmyndigheterna måste öka information som ett komplement i syfte att öka regelefterlevnaden avseende de allt ökande administrativa rapportkraven som ställs på transportföretagen såsom tex anmälningsplikt av antal anställda mm. Då majoriteten av tillståndshavarna vill göra rätt skulle det kunna få god effekt i stället för att öka med ytterligare höga sanktioner.

### Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.

Ulric Långberg



Samhällspolitisk chef