

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar – Promemoria Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet

Transportstyrelsen har fått tillfälle att yttra sig över Näringsdepartementets promemoria Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet.

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen i promemorian, med synpunkter.

Transportstyrelsen vill framföra att det skulle vara önskvärt att det görs en översyn när det gäller de bakomliggande beslut som möjliggör att besluta om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Eftersom de bakomliggande besluten om hindrande av fortsatt färd är de mest ingripande för den enskilde kan man överväga om dessa beslut ska tidsbegränsas eller vara möjliga att överklaga.

I samband med regeringsuppdraget fann Transportstyrelsen att den statistik som förelåg rörande ärenden om åtgärder för att hindra fortsatt färd var mycket begränsad. Transportstyrelsen gjorde mot bakgrund av de begränsade uppgifterna bedömningen att en förlängning av tidsgränsen för hindrandeåtgärder inte var motiverad utan att ytterligare underlag behövde inhämtas.

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen har inga invändningar mot förslaget att tidsgränsen för åtgärder enligt hindrandelagen förlängs. Dock vill vi lyfta fram det följande.

I samband med denna regelöversyn vore det önskvärt med en översyn också om de bakomliggande besluten om hindrande av fortsatt färd borde göras möjliga att överklaga alternativt tidsbegränsas. Denna fråga har diskuterats

sedan hindrandelagen infördes och lyftes även fram i Transportstyrelsens delrapport i regeringsuppdraget om schysta villkor i yrkestrafiken (TSV 2015-3533, Uppföljning av sanktionsväxling och lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd 2017-05-02, s. 33-34). Beslutet om hindrande av fortsatt färd är det mest ingripande för den enskilde. Samtidigt som tillämpningen av reglerna och hanteringen vid överträdelser bör vara så enkel som möjligt, så förtjänar frågan om rätten till domstolsprövning uppmärksamhet.

Vidare, i Näringsdepartementets promemoria har man tagit fasta på den statistik som Transportstyrelsen redovisat i sin delrapport. Av statistiken framgår att åtgärder vidtagits vid 24 tillfällen under 2016 för att hindra fortsatt färd i syfte att verkställa en sanktionsavgift. Vid fem av dessa 24 tillfällen upphörde åtgärden innan betalning skett på grund av att 24-timmarsgränsen nåtts. Underlaget är således begränsat och baserat på ett enda helår. Transportstyrelsen har därför ansett att resultatet måste bedömas med försiktighet.

Konsekvensanalysen i förslaget redovisar endast översiktliga resonemang om konsekvenser för företag och fördelningen av stilleståndskostnaden mellan transportföretag och transportköpare. I promemorian anges att förslaget om att förlänga den maximala tidsgränsen främst kommer att träffa transporter utan last. Transportstyrelsen redovisade i sin rapportering av regeringsuppdraget iakttagelsen att 24-timmarsregeln fungerar bra så länge fordonet som stoppas är lastat med gods.

Vi kan konstatera att det i promemorians författningsförslag hänvisas till den nu gällande förvaltningslagen (1986:223), se 8 § förordning (1998:786) och 10 kap. 14 § i förordning (2004:865), och inte den nya förvaltningslagen som föreslås träda i kraft den 1 juli 2018. Vi förutsätter dock att dessa hänvisningsändringar kommer att göras i annan ordning.

På sidan 31 i promemorian har det skett en felskrivning. I kommentaren till 7 e § finns en hänvisning till 7 c och 7 e §§, vilket väl rätteligen istället bör vara 7 c och 7 d §§.

Detta ärende har beslutats av stf generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Petra Wermström, tf enhetschef Anna Westerlund, tf sektionschef Peter Ahlmark, jurist Peter Lillthors och utredarna Mattias Andersson och Monica Åsman, de båda sistnämnda föredragande.

Ingrid Cherfils  
Stf Generaldirektör