

2018-06-13

Förslag till brev till Transportstyrelsen med önskemål om ändringar i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) vad gäller regler om sanktionsavgift och förskott på sanktionsavgift – hindrande av fortsatt färd.

Sammanfattning

Transportindustriförbundet vill ha regler om sanktionsavgift och förskott på avgiften som innebär en omedelbar första prövning av Transportstyrelsen.

En säkerhetsåtgärd skall innebära minsta möjliga ingrepp och därför bör i första hand säkerhet kunna ställas för sanktionsavgift.

Ett beslut om hindrande av färd och säkerhetsåtgärd skall kunna överklagas.

Transportstyrelsen ombes tas ställning i dessa frågor och inleda en dialog med Transportindustriförbundet

1 Förutsättningar

Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) (Genomförandeförordningen) innehåller ansvarsbestämmelser i 4-7 §§ samt regler om sanktionsavgift i 7 a -7 f §§, betalning av denna i 7 h -7 j §§ och om överklagande i 8 §.

Samtliga överträdelser bestraffas med böter eller penningböter utom brott mot reglerna om cabotage i godstransport enligt artikel 8 i förordning 1072/2009 av företag som har gemenskapstillstånd, då sanktionsavgift skall påföras företaget enligt 5 a §.

Det kan noteras att också överträdelse av reglerna för kombinerad transport vad gäller vägtransportledet skall anses som brott mot cabotagereglerna.

En polisman eller tulltjänsteman får enligt 7 § hindra fortsatt färd med ett fordon som framförs i strid mot de bestämmelser som Genomförandeförordningen gäller.

Sanktionsavgift enligt 5 a § beslutas av Transportstyrelsen. Den skall sättas till 40 000 SEK.

Om ett transportföretag skall påföras sanktionsavgift enligt 5 a § skall en polisman eller en bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för avgiften (7 c §). Om förskottet inte betalas genast skall polismannen eller bilinspektören besluta att färden inte får fortsätta om det inte finns synnerliga skäl att avstå från ett sådant beslut. Beslutet gäller tills förskottet eller den slutliga avgiften betalats (7d§). Beslutet om förskott och hindrande av fortsatt färd skall "skyndsamt" underställas Transportstyrelsen. Transportstyrelsens skall omedelbart pröva om beslutet skall bestå.

Består beslutet skall ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får under handläggningen och vid avgörandet av ärendet sätta ned avgiften eller upphäva beslutet om förskott och hindrande av fortsatt färd om det finns synnerliga skäl (7 e §).

Polismans beslut om förskott och hindrade av fortsatt färd får inte överklagas. Detsamma gäller Transportstyrelsens beslut enligt 7 e §.

Genom förordningsändringar som träder i kraft den 1 juli 2018 bemyndigas också tulltjänsteman att besluta om förskott på sanktionsavgift. Ett av tulltjänsteman fattat beslut om hindrande av fortsatt färd och förskott prövas av Transportstyrelsen.

Hindrande av fortsatt färd sker genom omhändertagande av fordonsnycklar m.m. genom beslut av polisman eller tulltjänsteman eller genom s.k. klampning under högst 24 timmar efter beslut av Polismyndigheten eller Tullverket. Besluten kan inte omprövas eller överklagas – lag (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Genom en lagändring som träder i kraft den 1 juli 2018 förlängs maximitiden för klampning till 36 timmar. Åtgärder enligt lagen får vidtas bl. a. vid överträdelse av cabotagebestämmelserna.

2 Transportindustriförbundets ståndpunkt

Bestämmelserna framstår som svåröverskådliga och delvis onödigt hårda även om en viss förbättring skett sedan regler om tulltjänstemäns rätt att hindra fortsatt färd och besluta om förskott på sanktionsavgift tagits in i Genomförandeförordningen med ikraftträdande från 1 juli 2018. Det framstår dock som förvånande att efter dessa författningsändringar vare sig Polismyndigheten eller Tullverket skall höra Transportstyrelsen då de meddelar föreskrifter om verkställigheten av Genomförandeförordningens bestämmelser utöver bestämmelser om verkställighet av sanktionsavgift – se Genomförandeförordningen 9 § andra-femte styckena i lydelse enligt SFS 2018:622.

Det framstår också som oproportionerligt hårt att inte erbjuda en möjlighet att undvika hindrande av fortsatt färd genom att ställa säkerhet för sanktionsavgiften, t.ex. i form av en bankgaranti (se EU domstolens skäl i målet C- 501/14).

Det är inte heller tillfredsställande att ett regelverk som är så notoriskt svårtolkat som reglerna om landsvägscabotage i godstransport skall tillämpas av polis- och tulltjänstemän med en efterföljande prövning av Transportstyrelsen utan att besluten kan överklagas till domstol när det gäller beslut om förskott på sanktionsavgift (Genomförandeförordningen §§ 7 c, d, e och 8 andra stycket).

Detta innebär en mycket stark press på transportföretaget att betala förskottet också då beslutet är uppenbart ogrundat eller tveksamt.

En bättre lösning vore att alla ärenden av denna typ omedelbart underställdes Transportstyrelsen som borde träffa ett omedelbart beslut i frågorna om hindrande av fortsatt färd och förskott på sanktionsavgift eller krav på säkerhet. Polis- och tulltjänstemän eller bilinspektör borde kunna hindra fortsatt färd under högst ett par timmar.

Till sist är det svårt att se varför inte en möjlighet till överklagande av beslut om förskottsavgift skall finnas. Ett beslut kan gälla stora värden och det förefaller svårbegripligt varför inte en överprövning i domstol skall kunna ske av ett ofta rättsligt komplicerat ärende.

Vidare borde en möjlighet att ställa säkerhet för sanktionsavgiften stå till buds istället för förskottsbetalning. Införs en sådan möjlighet borde naturligtvis också det val som görs på denna punkt kunna överklagas.

Transportindustriförbundet anser att en ändring av regelverket i enlighet med vad som nu anförs skulle leda till ett mer överskådligt och rättssäkert övervaknings- och sanktionssystem.

3 Hemställan

Transportindustriförbundet hemställer att Transportstyrelsen tar ställning i frågan om en översyn av Genomförandeförordningen, i första hand §§ 7 c, d, e, § 8 andra stycket och § 9 andra till femte styckena med utgångspunkt i de önskemål som lagts fram under avsnitt 2 ovan.

Vi står självfallet gärna till förfogande för en dialog med Transportstyrelsen kring dessa frågor.