

REMISSYTTRANDE
2014-04-28
Dnr 0064
Er referens: N2014/1093/TE

Näringsdepartementet
Transportenheten
103 33 Stockholm

Remissyttrande över Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg: Konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon.

Brottsförebyggande rådet, som har fått rubricerade rapport på remiss, ser i huvudsak positivt på att polis- och tulltjänstemän ges möjlighet att vidta åtgärder som förslaget omfattar i syfte att säkerställa efterlevnad av beslut om förbud mot fortsatt färd med fordon. Inför den fortsatta beredningen vill Brå lämna följande synpunkter.

Behovet av verktyg – proportionalitet

Polis och tull har i ett antal författningar givits möjlighet och emellanåt också en skyldighet att hindra fordon från fortsatt färd. Ett sådant förbud kan vara förknippat med den förare som framför fordonet - att denne av någon anledning inte bedöms kunna framföra fordonet på ett tryggt sätt – eller till fordonet t.ex. att det inte får framföras lagligen eller att fordonet är trafikfarligt. Däremot finns inte reglerat hur efterlevnaden av ett meddelat förbud – oavsett anledning – ska säkerställas. För att säkerställa ett sådant förbud krävs, som gällande rätt tolkas, att en tjänsteman fysiskt bevakar fordonet under den tid som förbudet gäller. Även om man i rapporten inte redovisar någon statistik på hur vanligt det är att denna typ av beslut överträds, medför denna ordning viss betänklighet från ett effektivitetsperspektiv. Att beslut mot fortsatt framfärd med fordon verkligen efterlevs är viktigt från säkerhets- och legitimitetsperspektiv. Myndigheterna behöver därför också ges lämpliga verktyg för att kunna säkerställa efterlevnaden av besluten.

Frågan om klampning har varit föremål för olika utredningar. Bland de senaste är den rapport från Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen från år 2013 i vilken bedömdes att åtgärden med en mekanisk låsanordning (klampning) av fordon inte bedömdes proportionerlig bl.a. i förhållande till de förseelser som kan föranleda hindrande av fortsatt färd. Den ingripande åtgärden bedömdes inte heller stå i proportion till de extra åtgärder och kostnader som ett sådant förslag skulle innebära för polisen.

Den klampningsåtgärd som föreslås i Transportstyrelsens nuvarande förslag ska utöver en teknisk/mechanisk låsning av fordonet även kunna innefatta möjlighet till elektronisk övervakning av fordonet. Liknelser görs med den typ av GPS-utrustning som ska användas vid övervakning av s.k. kontaktförbud. Brå vill i detta sammanhang nämna att myndigheten givits i uppdrag att följa upp hur den utrustning som sedan år 2010 används för att förstärka skyddet för personer som konstaterats vara utsatta för förföljelse och hot används och fungerar. Uppdraget ska redovisas i februari 2015.

Brå ser det som positivt att lagförslaget formuleras på ett teknikneutralt sätt, men tycker det är svårt att se vad som motiverar denna typ av mer avancerad och integritetskränkande utrustning. Detta särskilt med tanke på slutsatsen i rapporten från år 2013 som, såvitt framgår, enbart tog sikte på en "enklare" mekanisk/teknisk klampningsanordning.

För det fall klampning definieras på det sätt som nu föreslås av Transportstyrelsen bör det tydligt i lagen framgå att det enbart är under den tid som ett giltigt beslut om klampning föreligger som uppgifter om det övervakade fordonets position får tas fram. I de flesta av fallen, 5-6 §§ i förslaget, rör det sig enbart om 24 timmar. Förtydligandet skulle kunna ske i en sådan bestämmelse som förslagets 15 §.

Enligt det förslag som lämnas ska samtliga författningar som omnämns i 5-7 §§ i förslaget kunna leda till någon av de åtgärder som omnämns i 2 §. Av dessa åtgärder framgår att klampning (andra stycket) ska vara den mest ingripande som ska kunna vidtas, om inte någon av de åtgärder som nämns i bestämmelsens första stycke bedöms vara tillräckliga.

Åtgärder som vidtas i syfte att säkra verkställighet av förskott på böter eller sanktionsavgift eller för att förhindra fortsatt brott (5 §) eller åtgärder som vidtas i syfte att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig risk för trafiksäkerheten ska upphöra så snart de inte längre finns skäl för den. Utifrån proportionalitetshänsyn ska enligt förslaget åtgärderna inte få bestå under längre tid än 24 timmar. Att åtgärder enligt lagen inte längre får vidtas innebär däremot inte nödvändigtvis att det av polismannen eller tulltjänstemannen meddelade förbudet mot fortsatt färd upphör (se bl.a. s. 92). Med detta ser Brå vissa svårigheter.

Den första är den pedagogiska utmaning som ett sådant frikopplande av åtgärderna från grunden för förbudet innebär. Avklampningen av ett fordon eller återlämnande av fordonsnycklar för ett fordon som t.ex. utför cabotage i strid mot gällande bestämmelser skulle kunna tolkas som en signal om att förbudet inte längre kvarstår. Det ställer således höga krav på att den information som ges i samband med avklampningen eller återlämnande av f0rdonsnycklarna är tydlig. Det finns således, enligt Brå, en särskild pedagogisk utmaning i tidsbegränsningen och att få den som är föremål för förbudet att förstå skillnaden mellan förbudet och den fysiska åtgärd som vidtas – tillfälligt – för att säkerställa efterlevnaden av det. Om möjligt skulle det vara positivt om särskild upplysning om hur andra medlemsstater hanterar just denna fråga inhämtas – dvs. består den fysiskt förhindrande åtgärden lika länge som förbudet?

En absolut tidsgräns på 24 timmar riskerar också av de verkställande myndigheterna uppfattas som så snäv i förhållande till de effekter som kan uppnås, samt i förhållande till de praktiska konsekvenser det innebär för polisen eller tullen att avklampa fordon, att de ofta kan komma att välja att avstå från att använda sig av verktyget, även i sådana fall där den egentligen skulle vara nödvändig.

Förbehålla klampning till förbud med syfte att hindra trafik med fordon som utgör påtaglig fara?

Brå vill här väcka frågan om inte den mest ingripande åtgärden, klampning, i ett första steg bör förbehållas de förbud där någon absolut tidsgräns inte föreslås. Frågan om att utöka åtgärden till andra typer av förbudsbeslut kan ske om behov konstateras efter den utvärdering som föreslås (s. 74).

Avslutningsvis noterar Brå att det i lagförslagets 5 § 1 st 3 punkten smugit sig in ett mindre fel där taxitrafiklagen givits SFS (2012:211) istället för (2002:211).

Detta yttrande avges av generaldirektör Erik Wennerström efter föredragning av verksjuristen Saadia Aitattaleb.

Erik Wennerström

Saadia Aitattaleb