

Dokumentnamn Rättsligt ställningstagande om gränsnära område enligt tullagen och inregränslagen			
Kategori Regeldokument	Beslutsfattare Charlotte Svensson	Handläggare Jonna Wiborn	Diarienummer STY 2022-109
Typ av styrdokument Rättsligt ställningstagande	Ansvarig avdelning Rättsavdelningen	Träder i kraft den 2022-10-06	Giltig t.o.m. datum Tills vidare
Beslutsdatum 2022-10-06	Ansvarig enhet/kompetenscenter Enheten för fysisk kontroll och straffrätt	Bör uppdateras före	Serienummer
Ersätter dokument som upphävs Rättsligt ställningstagande (STY 2021-261) om gränsnära område enligt tullagen och inregränslagen			

## Rättsligt ställningstagande om gränsnära område enligt tullagen och inregränslagen

### Ärendemening

Innebörden av uttrycken ”i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett tredjeland/EU-land” enligt 4 kap. 12 § första stycket 1 första strecksatsen tullagen och 5 § första stycket 2 inregränslagen samt ”annat område som har trafikförbindelser med ett tredjeland” och ”annat område som har direkt trafikförbindelse med ett annat EU-land” enligt 4 kap. 12 § första stycket 1 fjärde strecksatsen tullagen respektive 5 § första stycket 2 inregränslagen.

### Sammanfattning

Tullverket har befogenhet att uppmana personer att stanna för varukontroll inom vissa geografiskt avgränsade områden, ofta kallat det gränsnära området. Detta regleras i 4 kap. 12 § tullagen (2016:253), när det gäller införsel från eller utförsel till länder utanför EU, och i 5 § lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen (inregränslagen), när det gäller EU-länder.

En uppmaning att stanna enligt tullagen får bl.a. göras ”i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett tredjeland”. Med det avses den 15 km breda kontrollzonen längs riksgränsen mot Norge som regleras i förordningen (2002:1054) om gränstillsamarbete med Norge. Även de kontrollzoner för järnvägs- och landsvägstrafik som regleras i förordningen omfattas enligt Tullverkets uppfattning.

Enligt inregränslagen gäller att en person får uppmanas att stanna ”i trakterna invid Sveriges landgräns mot ett annat EU-land, eller kuster”. Det uttrycket ska enligt Tullverkets uppfattning tolkas på samma sätt som enligt tullagen, dvs. som en 15 km bred zon inåt land längs Sveriges gräns eller kust. Dessutom ingår de kontrollzoner för järnvägs- och landsvägs- trafik som regleras i förordningarna om gränstullsamarbete med Danmark och Finland.

En uppmaning att stanna enligt tullagen får också ges i närheten av eller inom en hamn, flygplats eller annat område som har trafikförbindelse med tredjeland. Enligt inregräns- lagen gäller att en uppmaning får ges i närheten av eller inom flygplats eller annat område som har direkt trafikförbindelse med annat EU-land. Med ”annat område” avses enligt Tullverket ett område som är jämförbart med flygplatser på så sätt att det är en plats dit trafik anländer direkt från ett annat land. Hamnar utgör enligt Tullverkets uppfattning ett ”annat område” även enligt inregränslagen. Även en busshållplats eller tågstation där bussen eller tåget stannar för att släppa av passagerare för första gången i landet får anses utgöra ett ”annat område”. Godståg från andra EU-länder bör kunna kontrolleras på den plats där respektive vagn lossas även om tåget stannat till för exempelvis omkoppling av vagnar närmare gränsen. Vagnar som kopplas bort och lossas närmare gränsen ska dock kontrolleras där.

## Frågeställning och avgränsning

Vad som utgör det s.k. gränsnära området där Tullverket har rätt att uppmana en person att stanna för att kontroll enligt tullagen och inregränslagen ska kunna utföras är inte tydligt. Det beror på att bestämmelserna som reglerar Tullverkets kontrollmöjligheter innehåller uttryck som inte är klart definierade. Det finns därför behov av att tydliggöra inom vilket område Tullverket har rätt att uppmana en person att stanna för kontroll.

I detta ställningstagande redovisar Tullverket sin uppfattning i följande frågor.

1. Vad avses med uttrycket ”i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett tredjeland” enligt 4 kap. 12 § första stycket 1 första strecksatsen tullagen?
2. Vad avses med uttrycket ”i trakterna invid Sveriges landgräns mot ett annat EU-land, eller kuster” enligt 5 § första stycket 2 inregränslagen?
3. Vad avses med uttrycken ”annat område som har trafikförbindelser med ett tredjeland” och ”annat område som har direkt trafikförbindelse med ett annat EU-land” enligt 4 kap. 12 § första stycket 1 fjärde strecksatsen tullagen respektive 5 § första stycket 2 inregränslagen?

En uppmaning att stanna för kontroll får ges även inom andra områden än de som omfattas av frågeställningarna, dessa områden tas inte upp här. Ställningstagandet omfattar inte heller de övriga villkor som måste vara uppfyllda för att kontroll ska få göras som t.ex. kravet på proportionalitet eller att det i vissa fall måste finnas anledning att anta att per-

sonen är anmälningsskyldig. Det omfattar inte heller ingripanden som görs på grund av misstanke om ett brott som omfattas av Tullverkets befogenheter enligt bl.a. lagen (2000:1225) om straff för smuggling (smugglingslagen).

## **Gällande rätt m.m.**

### **Regleringen om kontroll vid införsel från eller utförsel till tredjeländer**

När det gäller införsel från eller utförsel till länder utanför EU finns bestämmelser om Tullverkets kontrollverksamhet i tullagen. Var kontroll får göras beror på var Tullverket får uppmana någon att stanna.

Enligt 4 kap. 11 § tullagen ska en förare av eller en befälhavare på ett transportmedel som omfattas av tullövervakning stanna på uppmaning av en tulltjänsteman. Även en annan person än föraren eller befälhavaren ska stanna på tulltjänstemannens uppmaning. En uppmaning till en annan person än föraren får endast ges om det finns anledning att anta att personen är anmälningsskyldig enligt tullagstiftningen.

Enligt 4 kap. 12 § tullagen får en uppmaning att stanna ges till föraren av ett fordon

1. när fordonet finns
  - i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett tredjeland,
  - i trakterna vid Sveriges kuster,
  - i närheten av eller inom en anläggning för tillfällig lagring, ett tullager eller en frizon, eller
  - i närheten av eller inom en hamn, en flygplats eller ett annat område som har trafikförbindelser med ett tredjeland,
2. om tulltjänstemannen har anledning att anta att varor som står under tullövervakning transporteras med fordonet, eller
3. när fordonet är försett med interimsskyltar eller registreringsskyltar från ett tredjeland.

En uppmaning till en annan person än föraren får riktas till en person som anträffas på en plats enligt första punkten.

Ett beslut om en kontrollåtgärd får enligt 4 kap. 1 § tullagen fattas endast om skälen för åtgärden uppväger det intrång eller men i övrigt som åtgärden innebär för den enskilde.

### **Regleringen om kontroll vid införsel från eller utförsel till EU-länder**

Kontroll vid införsel från eller utförsel till EU-länder regleras i inregränslagen. Var kontroll får göras beror på var Tullverket får uppmana någon att stanna.

Var och en är enligt 5 § inregränslagen skyldig att stanna på en tulltjänstemans anmaning. Sådan anmaning får ges

1. den som i omedelbart samband med inresa till Sverige från ett annat EU-land eller vid utresa från Sverige till ett sådant land befinner sig i omedelbar närhet av gränspassage,
2. den som anträffas i trakterna invid Sveriges landgräns mot ett annat EU-land, eller kuster, eller i närheten av eller inom flygplats eller annat område som har direkt trafikförbindelse med ett annat EU-land, om det finns anledning anta att han medför en vara som avses i 3 §, och att han inte fullgjort sin anmälningsskyldighet.

En anmaning får ges endast om det behövs för att möjliggöra kontroll av att förbud eller villkor iakttagits samt för kontroll av att anmälningsskyldigheten fullgjorts. Inregränslagen är endast tillämplig på de varor som räknas upp i 3 §, bl.a. narkotika, vapen, dopningsmedel och explosiva varor. Kontroll enligt punkten 2 får inte gå utöver vad som är nödvändigt för ändamålet.

### **Regleringen om gränstullsamarbete**

I 3 § förordningen om gränstullsamarbete med Norge regleras att det för samarbetet ska finnas en 15 km bred kontrollzon som sträcker sig längs riksgränsen mot Norge, räknat från Tretriksroset till riksgränsens brytningspunkt omkring en nautisk mil norr om Kattholmen och två och en halv nautiska mil väster om Saltbacken. Förutom den ovan nämnda zonen, utgör även följande järnvägssträckor jämte tillhörande stationsområden kontrollzoner, räknat från gränsen mot förstnämnda zon, nämligen järnvägssträckorna Ed–Göteborg, Charlottenberg–Karlstad, Storlien–Östersund samt Riksgränsen–Kiruna. Dessutom ska följande landsvägssträckor utgöra kontrollzoner, räknat från gränsen mot förstnämnda zon, nämligen landsvägarna Flötningen–Idre, Strimasund–Tärnaby, Joesjö–Tärnaby, Merkenes–Jäkkvik och Riksgränsen–Björkliden.

När det gäller gränstullsamarbete med Finland är kontrollzonen bestämd till en tre km bred kontrollzon längs riksgränsen mot Finland (3 § förordningen om gränstullsamarbete med Finland). Även här finns vissa vägar utanför detta område upptagna som kontrollzoner. Det rör sig om länsvägarna 395, 400, 403, 404, 900 och 901, räknat från gränsen mot den förstnämnda kontrollzonen. Vidare utgör färjehamnarna i Grisslehamn och Kapellskär kontrollzoner.

För gränstullsamarbete med Danmark utgörs kontrollzonen av ett område i anslutning till Öresundsbron (3 § förordningen om gränstullsamarbete med Danmark). Stationsområdena på Malmö centralstation, Malmö Syd och Svedala station samt järnvägssträckan som går från gränsen till stationerna är också kontrollzoner.

Förordningarna är meddelade med stöd av lagen (1959:590) om gränstullsamarbete med annan stat. Lagen tillämpas vid samarbete med annat land i fråga om tullkontroll och tullklarering i den mån regeringen, efter avtal med annan stat, föreskrivit detta (1 §). Regleringen möjliggör samarbete mellan tullmyndigheterna i de båda länderna på så sätt att tulltjänst kan utföras av ett lands tulltjänstemän inom kontrollzonen på det andra landets område. Inom kontrollzonerna kan åtgärder vidtas enligt båda ländernas tullagstiftning antingen av svensk eller av norsk tullpersonal. Anmälningsskyldighet enligt svensk lagstiftning kan således fullgöras vid tullanstalt inom norsk kontrollzon och vice versa.<sup>1</sup>

### **Uttrycket i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett tredjeland**

Uttrycket ”i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett tredjeland” i 4 kap. 12 § första stycket 1 första strecksatsen tullagen har preciserats i förarbetena. Där anges att vid Sveriges landgräns mot Norge, som är det enda tredjeland Sverige har landgräns mot, sammanfaller uttrycket med den 15 km breda kontrollzonen längs riksgränsen mot Norge som avses i förordningen om gränstullsamarbete med Norge.<sup>2</sup>

### **Uttrycket i trakterna invid Sveriges landgräns mot ett annat EU-land, eller kuster**

I förarbetena till inregränslagen anges endast att den geografiska begränsningen enligt 5 § första stycket 2 inregränslagen har utformats efter mönster av bestämmelserna i den dåvarande tullförordningen, i syfte att underlätta tillämpningen av bestämmelsen.<sup>3</sup>

Som framgår ovan uttalades i förarbetena till motsvarande bestämmelse i tullagen, som motsvarar den bestämmelse som fanns i tullförordningen vid inregränslagens tillkomst, att vid Sveriges landgräns mot Norge, som är det enda tredjeland Sverige har landgräns mot, sammanfaller uttrycket med den 15 km breda kontrollzonen. Vidare uttalades att i fråga om Sveriges kuster torde uttrycket ”i trakterna vid” kunna ges motsvarande innebörd som när det gäller landgräns, dvs. som en 15 km bred zon inåt land längs Sveriges kuster.<sup>4</sup>

### **Uttrycken annat område som har trafikförbindelser med ett tredjeland och annat område som har direkt trafikförbindelse med ett annat EU-land**

Frågan om vad som avses med ”ett annat område” enligt 4 kap. 12 § första stycket 1 fjärde strecksatsen tullagen har inte berörts i förarbetena. Inte heller i förarbetena till 5 § inregränslagen anges vad som avses med uttrycket. Där anges endast att för att underlätta tillämpningen har den geografiska begränsningen av bestämmelsens räckvidd utformats

---

<sup>1</sup> Prop. 1959:180 s. 32-33.

<sup>2</sup> Prop. 2015/16:79 s. 186-187.

<sup>3</sup> Prop. 1995/96:166 s. 93.

<sup>4</sup> Prop. 2015/16:79 s. 186-187.

efter mönster av bestämmelserna om hejdande av transportmedel i den då gällande tullförordningen.<sup>5</sup>

Av Inregränslagsutredningens betänkande framgår att de gränsnära områden som Tullverket främst gör kontroller inom avser varukontroller på tåg, på parkeringsplatser i anslutning till färjelägen och i fritidshamnar. Det anges att området inom vilket Tullverket har möjlighet att utföra kontroller enligt inregränslagen är begränsat till det område, inom vilket Tullverket har möjlighet att hejda personer och transporter för att utföra kontrollverksamhet. Tullverket har således inte befogenhet att på en adress inne i landet eller på en buss, som passerat det gränsnära området, företa en varukontroll enligt inregränslagen.<sup>6</sup>

JO har uttalat sig om uttrycket "plats där förbindelse med utlandet äger rum" i 19 § i den tidigare gällande lagen (1960:418) om straff för varusmuggling (varusmuggningslagen). Bestämmelsen reglerade att kroppsvisitation och ytlig kroppsbesiktning fick företas om det mot någon, som anträffats vid gräns- eller kustort eller ankommer till "plats, där förbindelse med utlandet äger rum", förekommer anledning att han har på sig gods, som enligt denna lag är underkastat beslag (bestämmelsen motsvarar 27 § andra stycket i den nu gällande smuggningslagen). Ärendet rörde en kroppsvisitation som utförts i Lund avseende personer som åkt buss på sträckan Köpenhamn-Malmö-Lund. Bussen körde på färjan i Dragör i Danmark för att åka över sundet mot Limhamn (Malmö). Enligt bussföretagets regler fick endast den som skulle passera gränsen mellan Sverige och Danmark åka med bussen, det var alltså inte tillåtet att bara åka sträckan Malmö-Lund. Tullkontroll skedde normalt i Limhamn men bussvisitationshallen var stängd för reparation vid det aktuella tillfället. Vid tullkontrollen i Limhamn svarade personerna nej på frågan om de hade något att deklarerera. När de lämnade bussen i Lund stoppades de och fördes till polishuset för kontroll. JO ansåg inte att Lund var en plats där förbindelse med utlandet äger rum. Endast hamnområdet i Limhamn fram till tullfiltret och möjligen området i omedelbar anslutning till detta utgjorde en sådan plats. JO uttalade att det inte var att rekommendera att bygga en lagtolkning på ett enskilt bolags regler om att andra passagerare än sådana som reste från Köpenhamn inte fick åka med bussen. Dessutom menade JO att man kunde fråga sig hur regeln kontrollerades. Det var inte heller rimligt att tolka en lag utifrån en myndighets praktiska möjligheter att tillämpa den. Uttalandena ska ses mot bakgrund av att regeln i varusmuggningslagen gav en tulltjänsteman betydligt större möjligheter att tillgripa tvångsåtgärder mot enskilda än vad en brottsutredare har enligt rättegångsbalken (RB). JO uttalade även att redan den omständigheten att regeln innebar ett avsteg från skyddet mot kroppsvisitation enligt regeringsformen med tyngd talade för att den skulle tolkas restriktivt.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Prop. 1995/96:166 s. 60.

<sup>6</sup> SOU 2006:9 s. 272–273. Utredningen hade i uppdrag att göra en översyn av inregränslagen och dess tillämpning.

<sup>7</sup> JO:s ämbetsberättelse 1987/88 s. 242.

## Tullverkets bedömning

### **1. Vad avses med uttrycket ”i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett tredjeland” enligt 4 kap. 12 § första stycket 1 första strecksatsen tullagen?**

Det kan inledningsvis konstateras att det, mot bakgrund av de ovan redovisade förarbetsuttalandena, står klart att uttrycket ”i trakterna vid Sveriges landgräns mot tredjeland” i vart fall omfattar den 15 km breda kontrollzonen längs riksgränsen mot Norge.

De, i förhållande till 15 km-zonen, utökade kontrollzonerna för järnvägs- och landsvägstrafik nämns inte i förarbetena. Förarbetena ger inte heller någon ledning i frågan om hur lagstiftningen om inom vilka områden en person får uppmanas att stanna för kontroll enligt tullagen och regleringen om gränstillsamarbete förhåller sig till varandra. Bestämmelsens ordalydelse, ”i trakterna vid Sveriges landgräns”, tillsammans med den omständigheten att järnvägs- och landsvägszonerna inte nämns i förarbetena, kan visserligen sägas tala emot en tolkning som innebär att vissa järnvägs- och landsvägssträckor som ligger utanför det 15 km breda området ska anses omfattas. Kontrollzonerna får dock antas ha införts i syfte att kontroller inom ramen för gränstillsamarbetet ska kunna utföras inom områdena. Hade lagstiftarens avsikt varit att kontroll inte längre skulle få göras inom kontrollzonerna för väg- och järnvägstrafik borde den regleringen ha upphävts, vilket inte har gjorts. Det är dessutom fråga om uttalanden i förarbetena och inte en uttrycklig författningsreglering medan kontrollzonerna regleras i lag och förordning. Trots att dessa zoner inte nämns i förarbetena är det därför Tullverkets uppfattning att även dessa sträckor måste anses ligga inom det gränsnära området enligt tullagen. Tullverket gör därför bedömningen att bestämmelsen i 4 kap. 12 § första stycket 1 första strecksatsen tullagen inte bara ger stöd för att uppmana någon att stanna inom den 15 km breda zonen vid landgränsen mot Norge utan även inom de järnvägs- och vägsträckor som regleras i förordningen om gränstillsamarbete med Norge.

### **2. Vad avses med uttrycket ”i trakterna invid Sveriges landgräns mot ett annat EU-land, eller kuster” enligt 5 § första stycket 2 inregränslagen?**

Bestämmelsen i inregränslagen har utformats efter mönster av bestämmelsen i den då gällande tullförordningen, vilken motsvarar den reglering som i dag finns i tullagen. Innebörden av motsvarande rekvisit i tullagen är därför av betydelse. Som framgår ovan anser Tullverket att motsvarande uttryck i tullagen innebär den 15 km breda zon som regleras i förordningen om gränstillsamarbete med Norge. De järnvägs- och vägsträckor utanför detta område som utgör kontrollzon enligt förordningen ska också anses omfattas. I fråga om Sveriges kuster avses enligt tullagens förarbeten en 15 km bred zon inåt land längs Sveriges kuster.

Kontrollzonerna enligt förordningarna om gränstullsamarbete med Danmark och Finland är mindre och annorlunda utformade än de som gäller för samarbetet med Norge. Hur lagstiftningen om inom vilka områden en person får stannas för kontroll enligt inregränslagen och regleringen om gränstullsamarbete förhåller sig till varandra framgår inte av förarbetena. Inget tyder dock på att kontrollzonernas storlek har bestämts i syfte att avgränsa det gränsnära området enligt inregränslagen. Ett sådant synsätt skulle snäva in det område där kontroller kan ske väsentligt, särskilt vid gränsen mot Danmark, vilket inte kan ha varit avsikten. Det är alltså regleringen i inregränslagen som utgör ramen även för de kontroller som sker inom gränstullsamarbetet, och inte tvärtom.

När det gäller frågan om vad som utgör gränsnära område enligt inregränslagen måste det beaktas att den fria rörligheten inom EU inte får inskränkas på ett sätt som står i strid med EU-rätten. Kvantitativa import- och exportrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan är förbjudna mellan medlemsstaterna. Undantag gäller för förbud och restriktioner som grundas på hänsyn till allmän moral, allmän ordning eller allmän säkerhet eller intresset att skydda människors och djurs hälsa och liv, att bevara växter, att skydda nationella skatter av konstnärligt, historiskt eller arkeologiskt värde eller skydda industriell och kommersiell äganderätt. Restriktionerna får dock inte innebära ett medel för godtycklig diskriminering eller en förtäckt begränsning av handeln mellan medlemsstaterna.<sup>8</sup> Regleringen i inregränslagen bygger på dessa undantag.<sup>9</sup> Enligt Tullverkets uppfattning strider det inte mot EU-rätten att göra kontroller inom det 15 km breda området längs gränsen eller kusten. Kontrollerna motiveras av samma viktiga samhällsintressen, som godtas enligt EU-rätten, oavsett var de utförs. Kontrollerna innebär inte någon godtycklig diskriminering eftersom de görs av både svenska och utländska medborgare. Den proportionalitetsbedömning som ska göras enligt inregränslagen medför dessutom att åtgärder som hindrar den fria rörligheten på ett sätt som går utöver syftet med kontrollen inte får ske.

Uttalandena om vad som avses med uttrycket ”i trakterna vid” i tullagen har visserligen tillkommit efter inregränslagen och dess förarbetsuttalanden. Eftersom bestämmelserna har samma utformning i avsikt att underlätta tillämpningen får det dock antas ha varit lagstiftarens avsikt att bestämmelserna ska tillämpas på ett enhetligt sätt.

Mot denna bakgrund gör Tullverket bedömningen att de geografiska begränsningarna ska tolkas på samma sätt som i tullagen. Uttrycket ”i trakterna vid Sveriges landgräns mot ett annat EU-land, eller kuster”, bör därför anses omfatta en 15 km bred zon inåt land längs Sveriges gräns eller kust. På samma sätt som anges beträffande bestämmelsen i tullagen ska även de kontrollzoner för gränstullsamarbete med Danmark och Finland som sträcker sig utanför den 15 km breda zonen omfattas.

---

<sup>8</sup> Artiklarna 34–36 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

<sup>9</sup> Prop. 1995/96:166 s. 26-27.



### **3. Vad avses med uttrycken ”annat område som har trafikförbindelser med ett tredjeland” och ”annat område som har direkt trafikförbindelse med ett annat EU-land” enligt 4 kap. 12 § första stycket 1 fjärde strecksatsen tullagen respektive 5 § första stycket 2 inregränslagen?**

Vad som kan anses utgöra ett annat område som har (direkt) trafikförbindelse med ett annat land berörs inte i förarbetena. Det anges endast att bestämmelsen i inregränslagen, för att underlätta tillämpningen, har utformats efter mönster av bestämmelsen i den då gällande tullförordningen, vilken motsvarar den reglering som i dag finns i tullagen.

Lagstiftarens avsikt synes ha varit att täcka in eventuella områden som kan jämföras med flygplatser och, så vitt avser tullagen, hamnar. För att utgöra ett sådant område som avses i bestämmelserna bör det därför, enligt Tullverkets uppfattning, vara fråga om ett område som är jämförbart med flygplatser på så sätt att det är en plats dit trafik anländer direkt från ett annat land. Hamnar nämns, till skillnad från i tullagen, inte i inregränslagens bestämmelse. Hamnar är dock, precis som flygplatser, platser dit personer anländer från andra länder och in- och utförsel av varor kan äga rum. En hamn är en sådan plats dit personer kommer direkt från ett annat land, utan att under resan dit passera på svenskt territorium. Det får antas att lagstiftarens avsikt har varit att bestämmelsen i inregränslagen ska tillämpas på samma sätt som den i tullagen. Hamnar, som har direkt trafikförbindelse med annat EU-land, bör därför anses utgöra ett sådant område där en person kan stannas för kontroll även enligt inregränslagens bestämmelser.

Andra områden som kan ha trafikförbindelser med andra länder är tågstationer- och busshållplatser. Tågstationer och busshållplatser är, precis som hamnar och flygplatser, platser dit personer anländer från andra länder och in- och utförsel av varor kan äga rum varför det kan finnas skäl att göra kontroller. Mot bakgrund av bestämmelsernas ordalydelse gör Tullverket den bedömningen att den busshållplats eller tågstation, där bussen eller tåget stannar för första gången i Sverige för att släppa av passagerare bör anses utgöra ett sådant annat område med trafikförbindelser med tredjeland eller EU-land som avses i tullagen och inregränslagen.

Det ovan nämnda JO-uttalandet utesluter enligt Tullverket inte en sådan bedömning. Den åtgärd som var aktuell i ärendet är mer ingripande än en tullkontroll. Att det var fråga om en så ingripande åtgärd var ett skäl för den restriktiva tolkningen. Det var dessutom i JO-ärendet fråga om en kontroll som inte gjordes där bussen först stannade i landet. En kontroll av en buss på dess första hållplats i Sverige bedöms därför inte vara att jämföra med den situation JO hade till bedömning.

Kontroll av ett tåg eller en buss på den första plats i Sverige där tåget eller bussen stannar för att släppa av passagerare får därför anses tillåten enligt bestämmelserna. Motsvarande synsätt bör gälla vid utresa från landet, då kontroll bör kunna göras vid sista hållplatsen i

Sverige. Godståg, som ankommer från annat EU-land, bör kunna kontrolleras på den plats där respektive vagn lossas även om tåget stannat till för exempelvis omkoppling av vagnar närmare gränsen. Vagnar som kopplas bort och lossas närmare gränsen ska dock kontrolleras där. Vid utförsel bör på motsvarande sätt kontroll kunna göras på den plats där vagnen lastas.

Godståg som ankommer från tredjeland omfattas inte av 4 kap. 12 § tullagen som anger att förare får uppmanas att stanna endast inom vissa områden. Bestämmelsen gäller till sin ordalydelse endast förare av fordon, vilket enligt definitionen i 1 kap. 3 § inte innefattar tåg. En förare av ett tåg omfattas således inte. I stället gäller begränsningar för var och när ett tåg får uppehållas enligt 4 kap. 15 §. Enligt den bestämmelsen får Tullverket uppehålla ett tåg på en järnvägsstation vid gräns mot tredjeland och på tågets slutstation inom Sverige, om det är absolut nödvändigt för att tullkontroller ska göras. Däremot omfattas kontroll av passagerare på tåg av bestämmelsen enligt 4 kap. 12 § andra stycket. För kontroll av passagerare gäller alltså vad som anförts ovan om vad som ska anses utgöra ett annat område.

## **Ytterligare förutsättningar för att kontroll ska få göras**

Det kan i förtydligande syfte tilläggas att de geografiska villkor som ställningstagandet berör endast bildar en yttre ram för var Tullverket får uppmana en person att stanna. Det är inte tillräckligt att det kravet är uppfyllt för att en kontroll ska få göras. Därutöver finnas det andra krav som måste vara uppfyllda. Vilka dessa är beror på vilken bestämmelse som utgör grund för kontrollen. Det kan t.ex. finnas krav på att det ska finnas anledning anta att personen som ska kontrolleras har med sig en anmälningspliktig vara och krav på att göra en proportionalitetsbedömning som också måste vara uppfyllda för att en uppmaning att stanna ska få ges.

## **Ärendets handläggning**

I detta ärende har generaltulldirektören Charlotte Svensson beslutat. Föredragande har varit verksjuristen Jonna Wiborn. I den slutliga handläggningen har även vikarierande överdirektören Bodil Taylor och rättschefen Karin Erlingsson deltagit.

## **TULLVERKET**

Charlotte Svensson