



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Åklagarmyndigheten

registrator.utvecklingscentrum@aklagare.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR AV RIKSÅKLAGARENS FÖRESKRIFTER (1999:178) OM ORDNINGSBOT FÖR VISSA BROTT

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att strukturen ändras när det gäller bilagornas inbördes ordning. Sveriges Åkeriföretag har ytterligare förslag till att förbättra och framtidssäkra strukturen.
- Sveriges Åkeriföretag avstyrker med skärpa en differentiering av bötesbeloppen för vissa brott så att förare av tung trafik ska drabbas hårdare
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är att göra det för enkelt att hänvisa till 29 kap. 1 § brottsbalken och om ”fara”

- Sveriges Åkeriföretag anser att 14 kap. i trafikförordningen redan delar in relevanta personer i tillräckligt hög grad utan att det därför finns anledning till ytterligare differentiering av bötesbeloppen
- Sveriges Åkeriföretag anser att Folksams rapport inte utgör tillräckligt stöd för en differentiering av bötesbeloppen
- Sveriges Åkeriföretag anser att om det trots allt ska införas ytterligare differentiering av bötesbeloppen detta först ska prövas i allmän domstol
- Sveriges Åkeriföretag anser det vara olämpligt att i en ledtext använda uttryck som inte återfinns i den normgivande författningen, se förslag till bilaga 1 nummer 1.3 och 1.4
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att bötesbeloppen sänks för överträdelser mot förordningen (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)
- Sveriges Åkeriföretag anser att det i den nya bilaga 1, nummer 1.6 även nämns vägtransportledare

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av huvuddokumentet samt de dokument som innehåller bilagorna. Sveriges Åkeriföretag koncentrerar sig i nedanstående remissvar särskilt på de bilagor som har en relation till trafik.

Strukturen av ordningsbetskatalogen, avsnitt 4 i huvuddokumentet

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att strukturen ändras när det gäller bilagornas inbördes ordning enligt förslaget i huvuddokumentet, avsnitt 4. Sveriges Åkeriföretag ser att logiken i ordningen av bilagorna kan öka. För att ytterligare öka logiken, och framtidssäkra den, så skulle man kunna dela in bilagorna i grupper efter vilken typ av lagstiftning det är fråga om. Till exempel skulle bilagorna som avser olika typer av författningar om trafik kunna finnas i en grupp som kallas grupp A och att därefter numrera bilagorna, som i nuvarande förslag är bilagorna 1-17, som A 1-17. Grupp B skulle då innehålla brott enligt brottsbalken (dag finns det enbart en bilaga för brottsbalken) och den skulle då numreras som B 1. Och så fortsätter det. Fördelen att gruppera och numrera på detta sätt är att för det fall att det skulle komma en ytterligare författning om t.ex.

trafik, så skulle den bilagan kunna kallas A 18. När det nu enbart är en löpande numrering av bilagorna så skulle man i det senare fallet åter vara tillbaka på ruta ett eftersom en sådan bilaga, enligt nuvarande förslag, skulle bli bilaga 26. Då återkommer problemet med en ologisk numrering.

Om ytterligare differentiering av botbeloppen, avsnitt 6 i huvuddokumentet

Sveriges Åkeriföretag avstyrker med skärpa en differentiering av bötesbeloppen för vissa brott så att förare av tung trafik ska drabbas hårdare.

Sveriges Åkeriföretag motsätter sig synen att en av de viktigaste faktorerna när det gäller trafiksäkerhet skulle vara med vilket fordonsslag som brottet begås. Det ska då också observeras att det inte finns ett *fordonsslag* som heter ”tungt fordon” i lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Det är därför oklart vad som egentligen åsyftas.

I texten sägs att ”[e]n av de viktigaste faktorerna kan anses vara med vilket fordonsslag som brottet begås. Det är exempelvis typiskt sett farligare att köra för fort med ett tungt fordon än att göra det med ett lätt fordon”. Sedan görs en hänvisning i not ett till en text av Simon Sternlund. Vid sökning på Trafikverkets hela webbplats med sökordet ”Sternlund” saknas träffar för en sådan kunskapsammanställning. Sveriges Åkeriföretag kan därför inte närmare kommentera detta påstående. Men oavsett det, så är det viktigt att beakta vem som är vållande till trafikolyckor om sådana skulle ske. Det måste finnas en fara som gärningen inneburit för att det ska vara något som är straffbart. Då är det viktigt att försöka konstatera vem som är orsaken till denna fara. Det saknas alltså något som styrker att det skulle vara mer farligt, orsaka mer fara, att köra för fort med ett tungt motorfordon jämfört med ett lätt motorfordon.

Hänvisningen till brottsbalken 29 kap. 1 § är att göra det för enkelt för sig. Reformen om införande av straffvärdet som en faktor vid straffmätning är mycket mer djupgående än att nu enbart hänvisa till detta lagrum och till att ordet ”fara” finns i det. Även andra omständigheter i 29 kap. än straffvärdet som i enskilda fall ska få vägas in när straffet utmäts, se 4, 5 och 7 §§. Straffen enligt ordningsbrottskatalogen är i sin grund schabloniserade och det finns därför inte anledning att ytterligare dela upp straffen enligt det nu presenterade förslaget. Se även prop. 1987/88:120 s. 78 ff. Det framgår tydligt att det är en mängd faktorer som samverkar för att bestämma straffvärdet och där ”fara” endast är en exemplifiering.

Vidare delar 14 kap. i trafikförordningen (1998:1276) redan in relevanta personer i [f]örare av motordrivet fordon (rubriken före 3 §), [a]ndra trafikanter (rubriken före 6 §) och [f]ordonsägare m.fl. (rubriken före 11 §). Det synes därför saknas

stöd för att göra någon ytterligare indelning av personerna. Sveriges Åkeriföretag har dock inget att erinra mot att den indelning som redan idag görs med avseende på förare av moped klass II behålls.

Folksams rapport duger inte som underlag till beslutet om att differentiera bötesbeloppen enligt förslaget då den enbart mätt hastigheter i Stockholms och Uppsala län, underlaget är under inga som helst omständigheter representativt för riket i sin helhet. Rapporten är därför omöjlig att använda som underlag till Åklagarmyndighetens förslag. Vidare har Folksam låtit NTF Öst utföra dessa mätningar, och säger i sin rapport att vid dessa mätningar har samma utrustning använts som polisen använder ProLaser III. I Rikspolisstyrelsens föreskrifter om hastighetsövervakning på land med laserhastighetsmätare, RPSFS 2003:6 FAP 331-2, regleras noggrant både vilken utbildning som kontrollanten ska ha för att få lov att använda utrustningen där resultatet av hastighetsmätningen sedan kan ligga till grund för beivrande av hastighetsöverträdelse, se 2 kap. i föreskrifterna. Det framgår inte av Folksams rapport att ”kontrollanterna” från NTF Öst har genomgått en sådan utbildning. Det innebär att resultatet som dessa ”kontrollanter” har mätt fram inte ens går att använda vid beivrande av brott. Det är då oacceptabelt att försöka få mätningarna som NTF Öst mätt fram till att kunna ligga till grund för beslut om en differentiering av bötesbeloppen, med andra ord att försöka skärpa straffen genom mätningar som i sig inte ens duger att beivra brott med, ens med dagens bötesbelopp. Vidare fram går det av de ovannämnda föreskrifterna, 3 kap. hur mätningarna rent praktiskt ska gå till. Det framgår inte av Folksams rapport att ”kontrollanterna” från NTF Öst har vidtagit alla dessa åtgärder och förfarit enligt föreskriften. Till exempel får mätning inte ske genom vindrutan. Det är då oacceptabelt att försöka få mätningarna som NTF Öst mätt fram till att kunna ligga till grund för beslut om en differentiering av bötesbeloppen, med andra ord att försöka skärpa straffen genom mätningar som i sig inte ens duger att beivra brott med, ens med dagens bötesbelopp.

Ska det ens vara en differentiering så som det föreslås, vilket alltså Sveriges Åkeriföretag motsätter sig, så måste differentieringen först prövas och som princip godkännas i allmän domstol. Allmän domstol måste av rättssäkerhetsskäl göra denna principiella bedömning samt även, om det av principiella skäl skulle bedömas vara godtagbart, även bedöma hur stor differentieringen i så fall ska vara.

Det är intressant att Åklagarmyndigheten själv i avsnitt 8.7 hänvisar till just tingsrättsavgöranden för att motivera varför ett visst handlande ska få en viss konsekvens, i det fallet att spela hög musik i anslutning till bilar ska anses vara förargelseväckande beteende.

Sveriges Åkeriföretag vill betona att vi konsekvent motsätter oss en sådan differentiering även för något avsnitt som inte i sig närmare kommenteras.

Om gulljuskörning, avsnitt 8.1 i huvuddokumentet

Sveriges Åkeriföretag anser att det är olämpligt att använda uttryck i en ledtext, så som föreslås i bilaga 1, nummer 1.3 och 1.4 i förhållande själva den text som är normativ. I förslaget till ledtext används uttrycket ”flerfärgssignal” men detta uttryck återfinns inte i 2 kap. 2 § trafikförordningen. Det är den senare bestämmelsen som anger handlingsnormen. Sveriges Åkeriföretag anser att uttrycken som används i ledtexterna ska hämtas från uttrycken i handlingsnormerna. Vidare är det oklart vad som avses med ”annan motsvarande trafiksignal”. Vid ambulansstationer, och andra utryckningsstationer, används inte en sådan ljussignal med tre ljusöppningar, utan det är signaler enligt 3 kap. 19 i vägmärkesförordningen som används med växelvis blinkande rött ljus. Även här motsätter sig Sveriges Åkeriföretag en differentiering av botbeloppen enligt ovan angivna argument.

Om hastighetsöverträdelse, avsnitt 8.4 i huvuddokumentet

Även här motsätter sig Sveriges Åkeriföretag en differentiering av boten på grund av ”lätta” fordon och ”tunga” fordon görs. Se även i huvuddokumentet om hastighet i avsnitt 6 ovan.

Om brott mot förordningen (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), avsnitt 8.6 i huvuddokumentet, nuvarande bilaga 25

Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att bötesbeloppen sänks. Dessa är redan idag för låga och borde snaras höjas till 4000 kronor. Anledningen till detta är följande. Genom denna förordning träffas enbart utländska transportföretag som utför transporter i Sverige. Redan här är det ett problem genom att det låga bötesbeloppet, 3000, i vissa fall inte inspirerar åklagare att driva fall mot de utländska transportföretagen. Detta motiveras i vissa fall av att det är anses vara svårt eller omständligt att driva process mot i utlandet etablerade förare och företag och att det är svårt att påräkna sig hjälp från utländska rättsvärdande myndigheter. Om nu bötesbeloppen sänks, så befarar Sveriges Åkeriföretag att det kommer att vara än mindre inspirerande för åklagare att försöka driva dessa fall.

Det är inte korrekt att göra jämförelsen med trafikförordningen och fordonsförordningen och bötesnivåer enligt brott mot dessa förordningar. Brott mot dessa två förordningar är av en annan karaktär. Brott mot förordningen om internationella transporter handlar om en mycket stor och allvarlig ekonomisk vinning av för utländska transportföretag av att bryta mot förordningen om internationella transporter med stor ekonomisk skada för svenska transportföretag.

Det är i och för sig riktigt att kategoriseringsförordningen i sin bilaga I delar in överträdelser i olika allvarlighetsgrader för överträdelser av förordning (EG) 1071/2009, den så kallade tillståndsförordningen. Som ovan framgått handlar det om att den nationella förordningen om internationella transporter rör att utländska transportföretag och förare ska straffas vid överträdelser mot den förordningen. Bristen i det föreliggande huvuddokumentet är att det inte görs någon redovisning av straffnivåerna i ett europeiskt perspektiv. I artikel 22 i tillståndsförordningen sägs att "[m]edlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av denna förordning och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande". Då vi rör oss med lagstiftning med grund i EU-förordningar och direktiv, så är det viktigt att straff i Sverige ligger i linje med straff så som finns och tillämpas inom Gemenskapen. Huvuddokumentet gör ingen sådan komparativ jämförelse för att motivera de svenska bötesbeloppen. I vart fall ska de inte sänkas i Sverige.

I förslaget till ny bilaga för ordningsbot, som föreslås bli nummer 13, nuvarande 25, hänvisas det i nummer 4 till att föraren inte har medfört/visat upp bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd (godstrafik). Den föreslagna boten är sänkt till 2000 kronor mot dagens 3000 kronor. Detta är oacceptabelt. Hela grunden för att ett utländskt transportföretag ska få lov att utföra yrkesmässiga transporter i en värdmedlemsstat bygger på just innehavet av och förmågan att kunna uppvisa en bestyrkt kopia av ett gemenskapstillstånd. Det är därför en mycket allvarlig överträdelse som förskyller en bot på ett långt större belopp än 2000 kronor. På motsvarande sätt är det när det gäller nummer 5 att inte kunna uppvisa ett giltigt förartillstånd. Det ska då observeras att förartillståndet ger tillträde till transportmarknaden för förare som varken är medborgare i en medlemsstat eller varaktigt bosatta i den mening som avses i rådets direktiv 2003/109/EG av den 25 november 2003 om varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning eller använder förare som varken är medborgare i en medlemsstat eller varaktigt bosatta i den mening som avses i det direktivet, och som står till transportföretagets förfogande. Det innebär att om det inte är tillräckligt avskräckande att använda sådana förare i Sverige så är risken stor att illegal arbetskraft kommer att användas i Sverige av utländska transportföretag. Den föreslagna boten, 1000 kronor, uppfyller inte kravet på att vara avskräckande.

Närmare om bilaga 1

Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att det görs en differentiering av bötesbeloppen beroende på lätta och tunga fordon, se ovan om avsnitt 6 i huvuddokumentet.

Angående nummer 1.6 i förslaget föreslår Sveriges Åkeriföretag att även vägtransportledare ska nämnas. Detta är en viktig yrkeskategori som har tagit över polisens uppgifter att ge anvisning för trafik vid så kallade dispens- och specialtransporter. Det är viktigt att deras roll och auktoritet stärks genom att nämnas i detta sammanhang.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att det införs böter för överträdelse av 6 kap. 6 § i trafikförordningen. I den paragrafen finns tydliga handlingsregler om hänsyn.

Avslutande synpunkt

Sveriges Åkeriföretag har i övrigt inget att erinra mot förslagen så som de nu har presenterats.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Åklagarmyndighetens förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Branschchef