

Stockholm 2021-06-07

Ref ÅM2019-1592

Remissvar på förslag till ändringar av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra åtta förbund finns drygt 9 550 medlemsföretag med tillsammans cirka 202 800 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Förslaget i korthet

Riksåklagaren har utfärdat riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. I själva föreskriften regleras hur flerfaldig brottslighet ska hanteras. I de bilagor som finns fogade till föreskriften räknas brotten upp. Föreskriften med bilagor beslutas av riksåklagaren och kungörs i Svensk författningssamling. Bilagorna är föremål för återkommande ändringar då författningarna till vilka de hänvisar ändras och i vissa fall upphävs och ersätts av nya. Senast en fullständig genomgång av samtliga bilagor gjordes var 2006 genom SFS 2006:1137. För att skapa en mer överskådlig och sammanhängande författning görs nu ett omtryck av hela föreskriften. I samband med detta omtryck föreslås vissa övergripande, och i vissa fall genomgripande, förändringar.

Övergripande synpunkter

Transportföretagen välkomnar omtrycket av föreskrifterna.

Differentieringen av botbeloppen mellan tunga och lätta fordon i förslaget tycks huvudsakligen innebära att botbelopp förblir desamma för lätta fordon medan tyngre får ett högre belopp. Konsekvenserna av trafikosäkert beteende av en förare kan motivera en differentiering mellan tunga och lätta fordon. Däremot invänder vi mot riksåklagarens beskrivning av utvecklingen i Sverige för den tunga trafiken (avsnitt 6 i huvuddokumentet).

Lastbilsförare är och ska vara vägens riddare. Hur de uppträder i trafiken har normgivande påverkan på övriga trafikanters beteende, det gäller för övrigt all yrkesmässig trafik. Vi vågar nog påstå att de allra flesta lastbilsförare för det allra mesta uppträder som vägens riddare och dagligen undviker olyckor tack vare deras rådiga agerande. Det senare hamnar dock aldrig i någon statistik. Dock går det inte att förneka de hastighetsmätningar som genomförts som visar att



yrkestrafiken, inklusive lastbilstrafiken, kör för fort.

Utredarna bör känna till att en tung lastbil med släp har en hastighetsbegränsare som slår till vid 85-87 kilometer i timmen. Hastighetsmätningar som visar på att lastbilar har kört i 100 och därutöver beror antingen på att lastbilen har manipulerats eller att det är en lätt lastbil eller husbil. Trafikverkets hastighetsmätningar utgår nämligen ifrån axelavstånd. Men med detta sagt, att yrkestrafiken kör för fort är något Transportföretagen på olika sätt arbetar för att motverka.

I avsnitt 6 i huvuddokumentet refererar utredningen till en europeisk undersökning som visar att tung trafik i allt större utsträckning är inblandad i olyckor i Sverige, till skillnad från övriga Europa, där trenden är nedåtgående enligt rapporten. Transportföretagen har inte läst den refererade rapporten men vill ändå betona att när det gäller dödsolyckor i trafiken med lastbil inblandad är lastbilsföraren i 9 fall av 10 inte vållande. Hen råkade bara vara vid fel plats, vid fel tillfälle. Krockvåldet är betydande i kollision med lastbil och konsekvenserna blir i regel mycket allvarliga. Att lastbilsföraren sällan är vållande har bekräftats senast 2019 i en undersökning av WSP som Transportföretagen lät utföra. Samtliga dödsolyckor under 2018 med lastbil inblandad analyserades av WSP. I media läser vi ofta tidningsrubriker såsom ”lastbil krockade med personbil”. Det kan få läsaren att tro att lastbilsföraren varit vållande i krock med mötande personbil. I de allra flesta fallen är förhållandena de rakt motsatta. Personbilen kom av okänd anledning över på fel sida av vägbanan och kolliderade med mötande lastbil.

Det finns således skäl att nyansera diskussionen anser Transportföretagen och vi saknar även nyanserna i utredningens texter om olycksutvecklingen.

En annan fråga gällande remissen, av generell karaktär, är att ändringsmarkering i vänsterkant inte finns vid alla ändringar. Endast i de fall grundbeloppet har höjts, men till exempel inte i de fall tunga fordon har fått ett högre belopp på grund av differentiering mellan lätta och tunga fordon. I remissmissivet anges att kantstrecken markerar ändringar i förslaget som är av betydelse. Endast omnumrering, uppdelning av ledtexter eller liknande har inte markerats särskilt. Vi anser att en differentiering som innebär att tunga fordon får ett högre botbelopp är en ändring av betydelse och borde ha markerats.

Slutligen ifrågasätter vi motiveringarna på flera ställen att ta bort ordningsböter eftersom inga överträdelse har förekommit under de senaste åren. Denna motivering är märklig då det inte av den framgår om några kontroller har vidtagits och det därför det inte finns några överträdelse eller om kontroller förekommit men inga överträdelse finns.

I remissmissivet ombads Transportföretagen att särskilt kommentera bilagorna 1-2, 4.1, 4.2, 5-14, 17, 19, 22-23 och 25. Avseende bilagorna 4.1, 4.2, 5-10, 13-14, 17, 19 och 23 har vi inga kommentarer.

Synpunkter på respektive bilagor

Bilaga 1- Trafikförordningen

Avsnitt 2.71 Differentiering av tunga/lätta bussar angående antalet passagerare

Vi anser att det saknas skäl att differentiera botbeloppet mellan tunga och lätta bussar vad gäller antalet passagerare. Vi bedömer att risken att skadas inte är större vid färd i ett större fordon än ett mindre.

Avsnitt 10.1 Överskridande av högsta tillåtna hastighet

I nu gällande tabell skiljer man mellan 50 km/h eller lägre och högre än 50 km/h. I förslaget ryms 50 km/h i båda kolumner, vilket tycks vara ett misstag eller fel.

Avsnitt 11.6 Överlast

Vi är tveksamma till differentiering av överlastavgift beroende på lätt eller tung lastbil. Det är tveksamt om det är mer allvarligt med 2-3 tons överlast på en 60 tons lastbil än motsvarande på en lätt lastbil. På marknaden ser vi i dag ganska många lätta lastbilar, inte sällan med utländsk registreringsskylt, som kör med betydande överlast. Dessa lastbilar är en direkt trafikfara, då det inte är byggda för de vikterna. Såväl klimatet som trafiksäkerheten hade gynnats av en ökad andel transporter med tyngre och längre lastbilar.

Bilaga 2 - fordonsförordningen

Avsnitt 1.9 och 2.1 Identifieringsmärkning

Vi anser att det saknas skäl att differentiera mellan tunga och lätta vad gäller identifieringsmärkning. Enligt motiveringen är det av trafiksäkerhetsskäl för att kunna genomföra flygande inspektioner, vilket anges som viktigare för tunga fordon. Här avviker vi i åsikt och anser att det saknas anledning att differentiera.

Bilaga 11 Yrkestrafikförordningen

Flera sanktioner för överträdelse har utgått (avsnitt 1, 2, 5 och 6).

Förslaget att nu gällande ordningsbot om 1 800 kronor, när anmälan inte skett till behörig myndighet att trafikansvarig eller annan som lämplighetsprövning ska avse bytts ut eller tillkommit, ska utgå på grund av att inget föreläggande utfärdats de senaste åren finner Transportföretagen felaktigt. Enbart den grunden att inget föreläggande utfärdats behöver i sig inte utgöra grund för att ordningsbot ska utgå om förseelsen som sådan anses vara av den grad att den når upp till straffskalan om 1 800 kronor för det fall ett framtida föreläggande skulle komma att behöva utfärdas. Vi ser det som väsentligt för framtida vilja bland aktörerna på marknaden att upprätthålla en regelefterlevnad att ordningsbot kvarstår även om förelägganden inte utfärdats den senaste tiden och ifrågasätter således detta förslag.

Bilaga 22 – Taxitrafikförordningen

Avsnitt 1 och 2 Inte medfört, visat upp eller haft taxiförarlegitimation väl synlig för passagerare.

Det är av vikt att en säker och trygg trafikmiljö upprätthålls. En garant för detta, även om det inte är den enda, är utbildningen till taxiförare och erhållande av taxiförarlegitimation. Kunden ska kunna känna sig säker och trygg när denne ser att chauffören har en taxiförarlegitimation. Transportföretagen anser att den föreslagna sänkningen av nuvarande ordningsbot om 3 000

kronor för att inte ha medfört, visat upp eller haft taxiförarlegitimation väl synligt för passagerare till 1 000 kronor, kan motverka syftet att upprätthålla en säker trafikmiljö.

Borttagna avsnitt

Vad gäller borttagande av gällande avsnitt 1 och 5-6 (att företag inte anmält trafikansvarig (1), byte samt ändring av fordon (5) fordon inte längre användas i enlighet med tillstånd (6)) hänvisar vi till svar ovan avseende motsvarande regler gällande lastbilar (bilaga 11).

Vad gäller borttagande av gällande avsnitt 7 och 9 (inte medfört polismans eller tulltjänstemans medgivande att föra taxifordon utan registrerings skylt (7) och tillståndshavare eller förare brutit mot föreskrifter om taxans uppbyggnad eller prisinformation i taxitrafik (9)) anför vi följande.

Transportföretagen ifrågasätter borttagandet av avsnitt 7 och 9. Avseende avsnitt 7 motiveras detta med att enbart enstaka förelägganden utfärdats de senaste åren. Vi ser ett värde i att behålla ordningsboten då det annars kan leda till att taxifordon används utan registrerings skylt. Avsnitt 9 föreslås utgå eftersom inget föreläggande utfärdats de senaste åren. Transportföretagen ser ett värde i att behålla ordningsbot för denna förseelse för att kunna sanktionera oärliga och oseriösa chaufförer.

Bilaga 25 Brott mot förordning (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Avsnitt 7 och 8 i tabellen tycks vara identiska. Så är fallet även i den gällande bilaga 25. Oklart om det är två olika överträdelser som avses. Detta borde i så fall förtydligas.

Transportföretagen står självklart till Åklagarmyndighetens förfogande i den fortsatta processen och bidrar med vår branschkunskap och sakexpertis om myndigheten så skulle önska.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, samhällspolitisk chef