



## Näringsdepartementet

**Yttrande över Transportstyrelsens redovisning av uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken**

Inledningsvis vill jag framföra att en genomgripande översyn av hela yrkestrafikområdet mot bakgrund av de slutsatser som dras i SOU 2013:58 "Vad bör straffas?" enligt min uppfattning skulle vara behövlig. Som konstateras i Transportstyrelsens redovisning är det svårt att vara konsekvent när vissa delar är sanktionsväxlade men inte alla (bl.a. delrapport 3 s. 6-7). Detta blir mycket påtagligt bl.a. vad gäller beställaransvaret. Jag återkommer till detta nedan. En genomgripande översyn skulle även kunna omfatta andra delar av yrkestrafikområdet än de som nu utreds av Transportstyrelsen, exv. transporter av farligt gods. Mot en övergripande sanktionsväxling kan anföras att vissa överträdelser motiveras av andra intressen, exv. trafiksäkerheten, och därför bör vara straffrättsligt sanktionerade. Mot detta argument kan i sin tur anföras att för de allvarligaste överträdelserna av reglerna på yrkestrafikområdet finns andra brott som kan vara aktuella, t.ex. vårdslöshet i trafik då kör- och vilotider överträds på ett synnerligen flagrant sätt eller miljöbrott då reglerna om transport av farligt gods överträts på ett allvarligt sätt.

I sammanhanget vill jag peka på den partiella sanktionsväxling som skett i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Samtliga typer av otillåtet cabotage enligt denna förordning borde vara sanktionsväxlade.

**Delrapport 2: Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider**

Jag har förståelse för att systemet idag kan upplevas som fyrkantigt och stelbent och leda till orättvisa konsekvenser. Mot den föreslagna utökade möjligheten att jämka sanktionsavgifter kan anföras att en större leder till mer komplexa bedömningar hos enskilda handläggare vilket ställer stora krav på enhetlighet för att systemet ska vara rättssäkert. Att behålla ett mer fyrkantigt system men istället, på sätt som också föreslås, göra själva sanktionen mer proportionerlig skulle leda till ett enklare, effektivare och mer förutsägbart system.

Som ovan framgått delar jag Transportstyrelsens uppfattning att sanktionsavgifterna bör justeras för respektive förseelse. Om synsättet begränsas till enbart sanktionsavgifterna så anser jag att Transportstyrelsen har hittat välvägd nivåer och lösningar. Förslaget leder till en ökning av skillnaden mellan sanktionsavgiften som arbetsgivaren drabbas av och den bot som träffar föraren.

Möjligen är detta en acceptabel och kanske t o m eftersträvansvärd konsekvens, sanktionsavgiften drabbar den som ”tjänar” på överträdelsen - arbetsgivaren. Jag ser dock ett problem i att skillnaderna i systemen ökar ytterligare. Utifrån mitt perspektiv kan jag rent teoretisk se tre lösningar på hur skillnaderna skulle kunna utjämnas. Hela området skulle kunna sanktionsväxlas, straffskalorna för förare skulle kunna förändras så att över en viss nivå så träffas förare av dagsböter eller så skulle brottsbalken kunna ändras så att gränserna för penningbot höjs. Jag förordar som inledningsvis framförts en genomgående sanktionsväxling. Andra aspekter, som t.ex. trafiksäkerhet, kan omhändertas genom den hänvisning som finns till brottsbalken och trafikbrottslagen i 9 kap 10 § förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Denna koppling skulle kunna tydliggöras och betonas ytterligare.

Redan den sanktionsväxling som är genomförd leder till vissa konkurrensproblem som inte tagits upp i Transporstyrelsens rapport. Enligt förordningen 2004:865 har brott mot brottsbalken och trafikbrottslagen företräde framför sanktionsavgifter. Det råder enligt min mening inte någon tvekan om att en sanktionsavgift enligt förordning 2004:865 är att bedöma som ett straff i EKMR:s och Rättighetsstadgans mening.<sup>1</sup> Det är inte svårt att tänka sig en situation i vilken såväl en överträdelse som leder till sanktionsavgift enligt förordningen som brott enligt brottsbalken föreligger. Ett exempel skulle vara utebliven eller felaktig organisation av förarens arbete som i sin tur lett till att föraren skadats i en olycka pga. trötthet då vilotider inte följts.<sup>2</sup> Skulle då arbetsgivaren åläggas en sanktionsavgift skulle någon talan om företagsbot i anledning av arbetsmiljöbrott enligt min uppfattning inte kunna föras eftersom företaget redan straffats, res judicata föreligger. Det kan då noteras att en sanktionsavgift i detta exempel enligt förslaget skulle vara begränsad till 6 000 kronor medan en talan om företagsbot sannolikt skulle avse ett betydligt högre belopp. Att skyddet mot dubbelbestraffning även omfattar juridiska personer torde vara klart.<sup>3</sup> Jag efterlyser resonemang kring hur dessa konkurrensproblem ska hanteras i synnerhet mot de senaste årens utveckling vad gäller skattetilläggen och den praxis som där bildats.

Vad gäller sanktionsavgiftens storlek vill jag peka på företagsboten där högsta belopp idag är 10 miljoner kronor men föreslås höjas till 100 miljoner kronor.<sup>4</sup> Den föreslagna höjningen av takbeloppet är ett steg i rätt riktning men jag anser att det finns utrymme för att höja sanktionsavgiften ytterligare. Det finns bolag, i och för sig ett fåtal, med så stor omsättning att inte heller 800 000 kronor skulle räcka som takbelopp. Att dessa ska bli immuna mot sanktioner över en viss nivå

<sup>1</sup> Jfr bl.a. NJA 2013 s. 502 och där redovisad praxis från Europadomstolen.

<sup>2</sup> Se Göteborgs tingsrätts dom den 28 november 2014 i mål B 4125-13 där i och för sig talan om företagsbot mot ett landsting ogillades men detta på grunden att ett landsting inte är en näringsidkare som driver näringsverksamhet. Talan om företagsbot byggde på ambulansförarens arbetstid, 24 timmar, och att denne somnat efter drygt 22 timmars arbete och förorsakat en kollega skador då trafikolycka inträffade.

<sup>3</sup> Jfr SOU 2016:82 ”En översyn av lagstiftningen om företagsbot” s. 108.

<sup>4</sup> SOU 2016:82 ”En översyn av lagstiftningen om företagsbot”

är enligt min uppfattning inte tillfredsställande. Jag är också tveksam till att maxbeloppet ska sänkas från 10 % till 1 % av omsättningen. Det är i och för sig så att sanktionsavgifterna kan slå hårt mot en verksamhet men rimligen ska en verksamhet som inte sköter sig inte heller få fortsätta. Vid en jämförelse av de olika sanktionsavgifter som Transportstyrelsen anför som exempel anser jag att marknadsstörningsavgiften är den som ligger närmast till hands. Denna är enligt rapporten 10 miljoner kr eller 10 % av omsättningen. Naturligtvis kommer även tillståndsprövningen med som ett ytterligare instrument vid omfattande överträdelser.

Jag är mycket positiv till förslaget att sanktionsavgifterna för förare som begår överträdelser i utlandet ska differentieras på liknande sätt som botbeloppen för motsvarande förseelser som begås inom landet.

### **Delrapport 3: Beställaransvaret – analys av dagens reglering och förslag till ändring**

Som jag ovan anført anser jag att mycket talar för att yrkestrafikområdet sanktionsväxlas. När det gäller beställaransvar gör sig inte andra intressen gällande, som exv. trafiksäkerhet. Istället är det här fråga om att skydda näringen mot illojal konkurrens. Detta talar enligt min uppfattning för att det finns än större förutsättningar för att genomföra en sanktionsväxling. Att inte fler ärenden utreds som rör beställaransvar beror säkerligen på de praktiska problem som finns men också på de prioriteringar som måste göras inom polisverksamheten. Trafiksäkerhetsfrågor måste naturligen prioriteras. Om istället Transportstyrelsen med sin kompetens vad gäller transportnäringen, förutsättningarna för olika typer av transporter etc. skulle ges befogenheter att utreda dessa frågor skulle detta troligen kunna vara en framgångsfaktor. Att tvångsmedel kan behöva användas för komma åt handlingar bör åtminstone delvis kunna lösas på samma sätt som när det gäller sanktionsavgifter för kör- och vilotider, att Transportstyrelsen ges möjlighet att genomföra företagsbesök. De samarbetsproblem som funnits mellan länder kan komma att motverkas av att det inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet föreslagits ett beställaransvar på unionsnivå (jfr. N2017/03932/MRT). Skulle detta förslag antas måste länder samarbeta för att förbudet ska bli verkningfullt

Skulle inte hela beställaransvaret sanktionsväxlas förordar jag att man fortsätter på den inslagna vägen åtminstone vad gäller förordning 1998:786 och där sanktionsväxlar samtliga brott. Detta skulle i och för sig leda till en osäkerhet för den som beställer en transport eftersom denne kanske inte vet om det är en cabotagetransport eller en nationell transport som är aktuell. Köparen kan därför inte veta vilket lagstiftningskomplex som kommer att vara tillämpligt och kan därmed inte heller förutse vilken konsekvens som kan bli aktuell, straffrättslig påföljd eller sanktionsavgift. Trots osäkerheten så måste transportköparen genomföra sina kontroller och ha en möjlighet att exculpera sig. Osäkerheten för köparen skulle enligt min mening inte vara av sådan tyngd att den skulle hindra denna effektivisering av systemet och kanske för att dra erfarenheter inför en

fortsatt sanktionsväxling. Det ska då påpekas att det redan idag är stor skillnad i påföljderna mellan lagstiftningarna, endast dagsböter om det rör sig om otillåtet cabotage medan om det rör sig om ansvar enligt yrkestrafiklagen är påföljds-  
spannet böter eller fängelse i ett år.

Jag anser att den undersökningsplikt som föreslås blir alltför otydlig för att kunna grunda ett straffrättsligt ansvar. Köpare av en transport kan inte alltid veta vad denne ska fråga efter och alltså hur denne ska uppfylla sin undersökningsplikt. Kommer säljaren av transporten själv att genomföra denna eller kommer transporten att säljas vidare i ytterligare led? Kommer det att vara fråga om en cabotagetransport eller en rent nationell transport? Undersökningsplikten blir omfattande och oklar. Jag är positiv till att samtliga delar i transportkedjan kan göras ansvariga men jag förordar att den idag gällande formuleringen "kände till eller hade skäligen anledning anta att tillstånd saknades" bibehålls men appliceras på samtliga inblandade.

Transportstyrelsen lyfter i sin rapport fram problematiken kring förverkanden i Yrkestrafiklagen och Taxitrafiklagen. Som lagstiftningen ser ut idag så leder den till att betalning som en svarttaxiförare erhållit måste lämnas tillbaka trots att personen ifråga döms för olaga taxitrafik. Jag vill här peka på den framställan som Åklagarmyndigheten den 27 mars 2017 gjort om förändring av Taxitrafiklagen (vårt dnr ÅM 2017-556). Problemet är ännu inte löst.

I övrigt föranleder inte remissen mig att ha några synpunkter utifrån de intressen jag har att bevaka för Åklagarmyndighetens intressen.

---

Detta yttrande har beslutats av överåklagaren Mats Svensson. I beredningen har deltagit kammaråklagaren Johan Bülow, föredragande.



Mats Svensson



Johan Bülow