



Infrastrukturdepartementet

## Remissvar avseende promemorian "Genomförande av ändringar i yrkesförorddirektivet"

Synpunkterna på förslagen till författningsändringar lämnas mot bakgrund av de intressen som jag har att beakta för Åklagarmyndighetens räkning. I de delar som inte särskilt nämns har inte några synpunkter.

Bland undantagen i 2 kap 2 § föreslås ambulanstjänsten ingå. Någon definition av "ambulanstjänst" finns, mig veterligen, inte i denna lag eller i annan författning. Ambulanstjänst kan uppfattas som omfattande såväl själva transporten i en ambulans som den vård som bedrivs i en ambulans. Ett tydligare uttryck skulle möjligen kunna vara att skriva just det som avses undantas nämligen transport av sjuka och skadade i ambulans.

Vad gäller 2 kap 5 § noterar jag att det i promemorian uttalas att detta undantag endast skulle gälla enskild näringsidkare. Jag kan inte utifrån skrivningarna i direktivet se att det finns en sådan begränsning. En sådan begränsning kommer inte heller till uttryck i förslaget till författningstext. Enligt min uppfattning skulle exempelvis en lantbrukare som bedriver sin verksamhet i handelsbolagsform också kunna omfattas av undantaget. Vid eventuella tolkningar av en framtida lagtext kan skrivningarna i promemorian eventuellt vara missvisande.

I samma paragraf anges att en transport ska vara tillfällig och ske på ett trafiksäkert sätt för att undantaget ska vara tillämpligt. Vidare ges regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigande i 13 kap 1 § p 8, att meddela föreskrifter om vad som avses med en tillfällig transport och en trafiksäker transport. Detta är enligt min uppfattning ett bemyndigande som inte är nödvändigt. Redan idag regleras vad som är ett trafiksäkert sätt att genomföra en transport på genom bl.a. Trafikförordningen (1998:1276) och ytterst Trafikbrottslagen (1951:649). Att ge regeringen eller en myndighet bemyndigande att ytterligare reglera vad som är trafiksäkert är enligt min

uppfattning mycket olyckligt. Detta skulle kunna leda till dubbelreglering och otydligheter. Det kan också ifrågasättas att reglera vad som är tillfälligt. Det bör vara upp till en domstol att ytterst avgöra vad som är tillfälligt i lagens mening. Att detta rekvisit detaljregleras är främmande för svensk straffrättslig tradition. Rimligen bör skrivningarna i direktivet kunna tolkas så att denna fråga kan överlämnas till domstolarna.

Avslutningsvis vill jag peka på det som tas upp i promemorian sid. 40, nämligen möjligheten att få tillgång till körkortsuppgifter från andra länder inom unionen genom systemet RESPER.

Jag kan inte nog understryka vikten av att de rättsvårdande myndigheterna, främst polisen, så snart som möjligt får möjlighet att söka körkortsuppgifter från andra länder i unionen. Situationen med personer från andra unionsländer som säger sig ha ett körkort men inte har det med sig skulle på detta sätt kunna lösas. I dagsläget kan dessa personer oftast identifieras genom att de medför pass eller liknande och de bryter därför inte mot 3:15 Körkortslagen (1998:488). För att utreda om personen har en körkortsbehörighet måste en utredningsorder enligt lag (2017:1000) om en europeisk utredningsorder upprättas och skickas från åklagare i Sverige till landet i vilket den misstänkte säger sig ha körkort. Detta är, mot bakgrund av de möjligheter RESPER ger, en onödig omgång som tar lång tid och kräver orimliga resurser. Skulle polisen få direkt tillgång till RESPER skulle stora effektivitetsvinster kunna göras. Indikationer har också kommit om att många poliser så att säga ”givit upp” och inte längre rapporterar dessa personer. Är detta korrekt kan körkortslösa unionsmedborgare därmed köra riskfritt i Sverige. Underhandskontakter har förevarit mellan Åklagarmyndigheten, Polisen och Transportstyrelsen samt även med departementet för att lösa situationen men en tydlig reglering som snabbt kommer på plats är av största vikt för att underlätta det fortsatta arbetet med frågan. Detta är en än viktigare fråga mot bakgrund av den strängare syn på brottet olovlig körning som föreslagits i Ds 2019:22 ”Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri”.

Detta remissvar har beslutats av överåklagaren Mats Svensson efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow.



Mats Svensson



Johan Bülow

Kopia till:  
Biblioteket  
Överåklagaren för samordning och analys