



Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet

## Kontroller på väg (SOU 2021:31)

---

### Sammanfattning

Åklagarmyndigheten ställer sig i huvudsak positiv till de förslag som läggs fram i betänkandet och tillstyrker att de genomförs. Det finns dock starka skäl för att i det fortsatta lagstiftningsarbetet utreda sanktionsväxling på ytterligare områden.

Åklagarmyndigheten har utifrån de intressen som myndigheten har att bevaka följande inställning.

### Avsnitt 7 Sanktionsväxling

Åklagarmyndigheten är generellt sett positiv till sanktionsväxling som ett sätt att minska användningen av straffrätten. På så sätt kan rättsväsendets resurser användas för mera straffvärda överträdelser och i de fall där alternativa sanktionsmöjligheter saknas.

I betänkandet Vad bör straffas? (SOU 2013:38) gjorde straffrättsanvändningsutredningen bedömningen att sanktionsavgifter som styrmedel på yrkestrafikområdet bör ha möjlighet till bättre genomslagskraft än straff och att sanktionsväxling från straff till avgift generellt bör övervägas, helt eller delvis, för yrkestrafikförfattningarna. I sitt remissvar (ÅM-A 2013/1463, Kap 9.3.2.1 Yrkestrafik) anförde myndigheten följande:

Redan i direktiven pekades bestämmelser på transport- och trafikområdet ut som särskilt intressanta för den analys av lagstiftning som ingår i utredningens uppdrag. Utredningen för fram flera skäl som visar att det är välmotiverat att minska straffrätten inom området och jag delar utredningens analys av vilka delar av lagstiftningen på yrkestrafikområdet som kan bli aktuella för övervägande om ändring till sanktionsavgift.

Åklagarmyndigheten har även nu samma principiella inställning till sanktionsväxling och är positiv till utredningens förslag att införa sanktionsavgifter för vissa överträdelser begångna av näringsidkare (fysiska och juridiska personer) inom yrkestrafiken.

Åklagarmyndigheten är dock av uppfattningen att vissa av förslagen som utredningen inte utrett vidare (avsnitt 7.4) mycket väl och med fördel skulle kunna vara lämpliga för sanktionsväxling. Myndigheten vill i denna del särskilt framhålla följande.

#### Beställaransvar

Utredningen har funnit att det finns många argument mot en sanktionsväxling av beställaransvar. Åklagarmyndigheten vill peka på ett antal argument som tvärtom talar för en sanktionsväxling av beställaransvaret, i synnerhet vad avser otillåtna cabotagetransporter.

Transportföretag som utför otillåtna cabotagetransporter påförs sanktionsavgift. Överklagade beslut om sanktionsavgifter handläggs av förvaltningsdomstolarna. Beställare av otillåtna cabotagetransporter drabbas istället av straffrättsliga sanktioner. Det innebär att samma cabotagetransport kan bli föremål för prövning av såväl en förvaltningsdomstol som en allmän domstol och det finns en beaktansvärd risk för att domstolarna kommer till olika slutsatser när det gäller frågan om reglerna om cabotagetrafik har överträtts. Det skulle gynna rättssäkerheten att samma vägval görs för beställaren och transportören i de fall båda är juridiska personer.

Genom en sanktionsväxling av beställaransvaret skulle expertmyndigheten, Transportstyrelsen, få en större roll. Rättssäkerheten skulle kunna gynnas genom att denna myndighets kompetens på området tillvaratogs.

Åklagarmyndigheten delar alltså inte utredningens uppfattning att en sanktionsväxling skulle leda till en minskad rättssäkerhet.

En sanktionsväxling skulle också leda till att sanktionen kan ”skräddarsys”. Sanktionsavgiftens storlek kan av regeringen direkt anpassas till aktuell överträdelse utan att hänsyn behöver tas till andra straffrättsliga principer på sätt som sker idag, då domstolar t.ex. bestämmer sanktionsvärdet vid åläggande av företagsbot.

De straffrättsliga skärpningarna i reglerna om beställaransvar började gälla den 1 juli 2018. Såvitt känt har dock domar i endast två fall meddelats sedan dess, och i båda fallen ogillade hovrätten talan om företagsbot. Utredningen anser att

dagens straffrättsliga regler om beställansvar bör ha tillämpats i större omfattning innan en sanktionsväxling kan genomföras. Åklagarmyndigheten delar inte denna bedömning. Genom att sanktionsväxla beställansvaret redan nu kan det antas att antalet beivrade överträdelser skulle kunna öka.

Enligt Åklagarmyndighetens uppfattning bör alltså en sanktionsväxling av beställansvaret, i synnerhet vid otillåtna cabotagettransporter, ytterligare övervägas.

Det kan avslutningsvis nämnas att Åklagarmyndigheten även tidigare har framfört att det vore önskvärt att sanktionsväxla beställansvaret (se prop. 2017/18:209 Beställansvar för ordning och reda på vägarna, s. 15).

#### Ägaransvar avseende fordonsbrister enligt fordonsförordningen

Den avgränsning utredningen har gjort avseende vilka överträdelser som ska omfattas av sanktionsväxling medför olyckligtvis att den valt att inte gå vidare med sanktionsväxling i något hänseende avseende fordonsförordningen (2009:211). När det gäller ägaransvaret avseende fordonsbrister enligt fordonsförordningen anser Åklagarmyndigheten att en sanktionsväxling skulle vara lämplig när ägaren till ett fordon är en juridisk person. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att komma åt problematiken med de många bristfälliga fordon som rullar på vägarna och en kännbar sanktionsavgift torde kunna öka viljan hos ägarna att hålla fordonen i föreskrivet skick. I dagsläget kan ägarna inte påföras företagsbot eftersom endast penningböter kan komma ifråga (8 kap. 9 § fordonsförordningen). Som utredningen anför (s. 219) skulle därför en hög sanktionsavgift vara en effektivare sanktion. Åklagarmyndigheten delar denna bedömning och förordar därför att det övervägs att sanktionsväxla även på detta område.

### **Avsnitt 7.5 Förslag till ytterligare sanktionsväxling**

#### **7.5.1 Medförande och uppvisande av dokument**

Åklagarmyndigheten delar utredningens bedömning vad gäller vilka överträdelser som lämpligen bör leda till sanktionsavgift istället för böter.

Däremot anser Åklagarmyndigheten inte att de av utredningen anförda skälen motiverar en avkriminalisering av föransvaret. Att ett straffrättsligt ansvar fortsatt ligger på föraren torde främja att dokumenten faktiskt medförs och kan visas upp vid en kontroll. Det förhållandet att föraren straffbeläggs och transportföretaget åläggs en sanktionsavgift för samma överträdelse är en

lagteknisk konstruktion som redan finns i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

#### **7.5.2 Anmälan av trafikansvariga och andra personer**

Åklagarmyndigheten delar utredningens bedömning i denna del.

#### **7.6.2 Bemyndiganden**

Åklagarmyndigheten delar utredningens bedömning i denna del.

#### **7.6.3 Sanktionsavgiften**

Åklagarmyndigheten delar utredningens bedömning i denna del och har ingen erinran mot den föreslagna sanktionsavgiftens storlek.

#### **7.6.4 Förfarandet i samband med påförande av sanktionsavgiften**

Åklagarmyndigheten delar utredningens bedömning i denna del.

#### **7.6.5 Möjligheter att vidta åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift**

Åklagarmyndigheten delar utredningens bedömning i denna del.

### **Övrigt**

#### **Avsnitt 5 Framtidens kontrollstruktur**

När det gäller de tre utredda organisatoriska alternativ om hur framtidens kontroller av yrkestrafiken ska se ut delar Åklagarmyndigheten utredningens bedömning att dagens struktur bör behållas men utvecklas, t.ex. genom en stärkt trafikpolisverksamhet. Åklagarmyndigheten anser att detta alternativ bäst tillgodoser möjligheten att bidra till och stärka brottsbekämpningen eftersom det vid trafikkontroller kan upptäckas även annan brottslighet än brott mot t.ex. yrkestrafiklagstiftningen. Kopplingen till brottsbekämpningen samt vikten av hög kompetens och hög kvalitet på de brottsutredningar som görs inom verksamheten är ytterligare skäl som med styrka talar för det föreslagna alternativet.

#### **Avsnitt 8 Trafiksäkerhetskontrollanter och sällning för narkotika**

##### Sällning för narkotika

Vad gäller förslaget om sällningsprov för narkotika i trafiken ser Åklagarmyndigheten mycket positivt på att en sådan ordning införs. Tillgången till och användningen av droger har ökat i Sverige de senaste åren och så även narkotikarelaterade trafikbrott, såsom drograttfylleri. Möjligheten att kunna ta sällningsprov utan misstanke om brott bör bidra till positiva effekter för trafiksäkerheten, bl. a. genom att fler fall av drograttfylleribrott sannolikt kan

upptäckas och lagföras samt antalet narkotikarelaterade olyckor i trafiken skulle kunna bli färre än idag.

Med utredningens förslag till lag (2021:000) om salivprov och ögonundersökning i trafiken kommer det att finnas två lagar avseende sållningsprov i trafiken, en beträffande droger och en beträffande alkohol (lagen [1976:1090] om alkoholutandningsprov, som också reglerar tagande av bevisprov). Det bör, enligt Åklagarmyndighetens mening, övervägas om inte bestämmelserna i dessa två lagar istället skulle kunna inarbetas i en och samma lag. En sammanhållen lagstiftning som avser både alkohol och droger i trafiken skulle vara att föredra framför att bestämmelserna återfinns i olika författningar.

#### Trafiksäkerhetskontrollanter

På de av utredningen anförda skälen delar Åklagarmyndigheten utredningens slutsatser att ett system med trafiksäkerhetskontrollanter inte bör införas och att sållningsproven istället bör utföras av polismän eller tjänstemän vid Kustbevakningen och Tullverket på det sätt som föreslås.

---

Detta yttrande har beslutats av riksåklagaren Petra Lundh efter föredragning av kammaråklagaren Camilla Ström. I den slutliga handläggningen av ärendet har också vice riksåklagaren Katarina Johansson Welin, rättschefen Marie-Louise Ollén och överåklagaren Mikael Björk deltagit.

Petra Lundh

Camilla Ström

Kopia till  
Kommunikationsavdelningen  
Rättsavdelningen  
Biblioteket  
Paula Ljunggren, chefssekreterare