



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Promemorian genomförandet av mobilitetspaketet

Mot bakgrund av de intressen som Åklagarmyndigheten har att bevaka lämnas följande yttrande. Yttrandet följer promemorians disposition.

3 Trafiktilståndsförordningen

Åklagarmyndigheten har inte några invändningar mot förslagen. Myndigheten konstaterar dock att brott mot de föreslagna 4 kap. 7 och 8 §§ i yrkestrafikförordningen (2012:237) endast innehåller penningböter i straffskalan. Härigenom utesluts möjligheten att tillämpa företagsbotsinstitutet och därmed är det endast möjligt att utkräva ett personligt ansvar av exempelvis en trafikansvarig.

4 Godsförordningen

Vad gäller de föreslagna ändringarna av yrkestrafikförordningen (2012:237) så noterar myndigheten att förändringen av reglerna kring kombitrafik kan leda till att ett ökat antal otillåtna cabotagetransporter upptäcks. Även införandet av en fyradagarskarensperiod och den sänkta viktgränsen för aktuella fordon genom ändringar i förordning (EG) 1072/2009 kan leda till ett ökat antal otillåtna cabotagetransporter. Därmed kan också beställansvar komma att aktualiseras i större utsträckning. Dessa utredningar är resurskrävande och komplicerade. Vad myndigheten i annat sammanhang¹ anfört kring sanktionsväxling såvitt avser dessa överträdelse blir därför än mer aktuellt.

Beträffande förändringarna av förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) har myndigheten endast den synpunkten att det av tydlighetsskäl kan vara gynnsamt om samma typ av hänvisningar till unionsakter används i en och samma författning, så att antingen statiska eller dynamiska hänvisningar väljs.

¹ Åklagarmyndighetens svar på remissen ”Kontroller på väg”, I2021/01321, vårt dnr ÅM2021-1091, se bilaga.

5 *Vägarbetstid*

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete tillämpas idag i ytterst begränsad, om ens någon, omfattning av åklagare. En ökad kontrollverksamhet i denna del kan förväntas leda till ett ökat antal ärenden vid myndigheten. Lagens konstruktion är också sådan att den leder till tillämpningssvårigheter då de straffsanktionerade reglerna till viss del är semidispositiva och då det ankommer på åklagare att föra talan vid allmän domstol om övertidsavgifter. En rimligare lösning hade här varit en sanktionsväxling.

Det vore lämpligt om det i det fortsatta lagstiftningsarbetet utvecklas hur den föreslagna regeln i 4 § förordning (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete om polisens anmälningsskyldighet till Transportstyrelsen förhåller sig till rättegångsbalkens regler om förundersökning.

7 *Utstationering inom vägtransportsektorn*

Åklagarmyndigheten avstyrker den valda lösningen med en straffrättslig sanktion vid överträdelser av reglerna om beställansvar.

När det som här rör sig om ett grundbrott och ett beställansvar som riktas mot samma typ av kontrollsobjekt, i det här fallet juridiska personer, så bör formen för sanktion vara densamma för båda överträdelserna. Om det vid en överträdelse av grundbestämmelsen är stadgat straffrättsligt ansvar bör så vara fallet även vid beställansvar, som exempelvis i yrkestrafiklagen (2012:210). I det fall en sanktionsavgift utgår vid överträdelse av en grundbestämmelse bör en sådan avgift utgå även vid en överträdelse av regler om beställansvar. Med den valda lösningen, en kombination av de två alternativen, riskeras en rättsosäkerhet då olikheter i rättstillämpningen kan uppstå när sanktionsavgift för överträdelse av grundbestämmelsen prövas den förvaltningsrättsliga vägen och beställansvaret den straffrättsliga vägen trots att det i grunden rör sig om överträdelser av samma regelverk.

I regleringen ligger en tyngdpunkt på sanktionsavgifter som konsekvens vid överträdelser. Dessa kommer främst att hanteras av Polismyndigheten samt Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket. Framförallt Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket kan, som expertmyndigheter, förväntas ha en hög kompetens vad beträffar olika aspekter av detta rättsområde. Skulle det straffrättsliga alternativet vad avser beställansvar väljas kommer ytterligare myndigheter att involveras nämligen Åklagarmyndigheten och, om åtal väcks, allmänna domstolar. Effektiviteten kan härigenom komma att bli lidande. Även rättsosäkerheten skulle gynnas av att ärendena i större utsträckning hanteras av

expertmyndigheterna, vars kompetens då skulle kunna tillvaratas i än större grad till gagn även för en enhetlig rättstillämpning.

Även i övrigt kan effektiviteten ifrågasättas. Förslaget till straffbestämmelse ställer höga krav för att en beställare ska kunna straffas. För att straff och andra sanktioner ska ha en avskräckande effekt bör de även vara realiserbara. Ett beställaransvar har under ett antal år funnits avseende otillåtna cabotagetransporter. Endast två sådana ärenden har, såvitt känt, lett till talan om företagsbot och i båda fallen ogillades talan i hovrätten. Risken finns att en liknande utveckling kommer att ske avseende beställaransvaret i utstationeringsärenden.

Ska ett beställaransvar utredas straffrättsligt, med de mycket höga beviskrav som då naturligen råder, kan olika former av straffprocessuella tvångsmedel behöva vidtas, exempelvis husrannsakingar i it-miljöer, för att säkra dokumentation. Framställningar om rättslig hjälp från andra länder kan också förväntas bli nödvändiga. Detta är ett omständligt, resurskrävande och tidsödande förfarande. Om överträdelser istället leder till att en sanktionsavgift påförs, som prövas i den förvaltningsrättsliga ordningen, kommer en större effektivitet att präglade processen eftersom det i en sådan ankommer på beställaren att inge bevismaterial som finns hos denna för att exculpera sig.

Det torde också gå att utforma en regel om sanktionsavgift på ett sådant sätt att ansvaret inte blir fullt ut strikt utan en beställare ges en möjlighet att exculpera sig.

Vad sedan gäller själva konsekvensen av överträdelsen kan konstateras att om ett straffrättsligt förfarande väljs så kommer sannolikt företagsbot att bli aktuell. Storleken av en företagsbot bestäms, utifrån sanktionsvärdet, av domstol med ledning av olika straffrättsliga principer. Skulle istället en sanktionsavgift väljas kan denna "skräddarsys" och av regeringen direkt anpassas till den aktuella överträdelsen.

Beträffande reglerna avseende utstationering vill myndigheten också sätta ett frågetecken kring frågan om Polismyndigheten är det bästa valet av myndighet när det gäller utövandet av kontrollen över regelverket. Reglerna är komplexa och svårtillgängliga. Den förordade lösningen med en mindre direktivnära implementering bidrar i och för sig till att reglerna blir något lättare att hantera men trots detta kommer kontroller att kräva polisiära resurser. Det kan enligt myndighetens uppfattning ifrågasättas om inte Arbetsmiljöverket, som expertmyndighet, skulle vara bättre skickat att utöva dessa kontroller i samverkan med Polismyndigheten.

Detta yttrande har beslutats av chefen för Utvecklingscentrum, överåklagaren Lennart Guné, efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow. I den slutliga handläggningen av ärendet har också rättschefen Marie-Louise Ollén och överåklagaren Mikael Björk deltagit.

På Åklagarmyndighetens vägnar

Lennart Guné

Johan Bülow

Kopia till

Kommunikationsavdelningen

Rättsavdelningen

Biblioteket