



Regeringskansliet
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsens promemoria Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – avgasrening och vägmätare

Mot bakgrund av de intressen som Åklagarmyndigheten har att bevaka lämnas följande yttrande.

Åklagarmyndigheten instämmer i bedömningarna vad avser *manipulation av vägmätare*. De av Transportstyrelsen anförda skälen framstår som övertygande.

Frågan om *manipulation av avgasreningssystem* framstår som angelägen att komma till rätta med. Frågan har stor betydelse för såväl de långsiktiga miljöeffekterna som den direkta närmiljön. Åklagarmyndigheten ser sig trots det nödsakad att avstyrka förslaget i denna del eftersom det i nuläget framstår som otillräckligt underbyggt. Det är av största vikt att finna en heltäckande reglering som i så stor utsträckning som möjligt ger de mest effektiva verktygen för att motverka fusk och manipulation. De förslag som Transportstyrelsen presenterar möter tyvärr inte dessa krav enligt Åklagarmyndighetens uppfattning.

Manipulation av avgasreningssystem - val av sanktionssystem

Det kan enligt Åklagarmyndigheten förväntas vara primärt inom ramen för den yrkesmässiga trafiken som manipulation kommer att förekomma. De krav som unionsrätten ställer upp är också primärt inriktade på den tunga trafiken. Detta bör vara en av de bärande utgångspunkterna i det fortsatta resonemanget.

Den huvudsakliga frågan är om straffrätten är det lämpligaste valet av sanktionssystem. Det kan konstateras att Transportstyrelsen inte har övervägt något alternativ till den omfattande och ingripande nykriminalisering som föreslås.

Vid nykriminalisering bör övervägas om skälen för denna är tillräckligt starka för att välja detta framför andra sanktionsmöjligheter. Straffrättsanvändningsutredningen redovisade i SOU 2013:38 ("Vad bör straffas?") några grundläggande kriterier för att kriminalisering ska komma ifråga. Bland dessa ingår att det inte får finnas någon alternativ metod som är tillräckligt effektiv för att komma tillrätta med det oönskade beteendet (s. 505).

Samma utredning behandlar frågan om sanktionsväxling och administrativa sanktionsmöjligheter. Bland annat sägs att en administrativ sanktion ofta kan ha en mer effektiv avhållande verkan än straff när det gäller överträdelse som i stor utsträckning begås inom ramen för en juridisk persons verksamhet (s. 537f). Utredningen har också pekat ut yrkestrafikområdet som lämpligt för sanktionsväxling samt uttalat att en sanktionsväxling från straff till avgift generellt bör övervägas helt eller delvis (s. 551ff). Som inledningsvis konstaterats är det troligt att en stor del av den manipulation som kan förväntas äga rum kommer att ske inom ramen för en näringsverksamhet. Detta utesluter inte ett straffrättsligt ansvar för person vilket även öppnar en möjlighet för en talan om företagsbot mot en juridisk person. Dock är en sanktionsavgift oftast en effektivare och enklare lösning med vilken rättssäkerheten bibehålls genom en möjlighet att få avgifter provade den förvaltningsrättsliga vägen samtidigt som placeringen av bevisbördan är annorlunda jämfört med den straffrättsliga processen.

Vid framåtsyftande handlingsdirigerande regler har Straffrättsanvändningsutredningen konstaterat att vite, ofta i kombination med bakåtsyftande sanktionsavgifter, kan vara en effektiv metod för att uppnå de eftersträlvade målen (ovan angiven utredning s. 537). Genom vite kan på ett effektivt sätt ett oönskat agerande fås att upphöra. Det straffrättsliga förfarandet är rent reaktivt medan ett system med viten kan sägas ha en mer proaktiv inriktning.

Vidare kan konstateras att en sanktionsavgift skulle kunna anpassas för att vara tillräckligt avskräckande utan att andra straffrättsliga principer behöver tas i beaktande. Det kan noteras att det i dessa fall rör sig om regler som är mycket viktiga ur ett miljöperspektiv men som inte rör trafiksäkerheten och riskerar att akut drabba medtrafikanter på det sätt som exempelvis bristfälliga fordon gör. I de senare fallen är ett straffrättsligt ansvar påkallat.

Under senare tid har också en rad sanktionsväxlingar genomförts på yrkestrafikområdet, bl.a. av taxitrafikförordningen (2012:238). Det finns all anledning att överväga att fortsätta på den inslagna vägen.

Sammanfattningsvis anser Åklagarmyndigheten alltså att någon nykriminalisering inte bör ske utan istället bör ett system med sanktionsavgifter och viten övervägas.

Åklagarmyndigheten anser också, i konsekvens med ovan förda resonemang, att det bör övervägas, inom ramen för det fortsatta lagstiftningsarbetet, om inte även de nu gällande straffbestämmelserna ska avkriminaliseras genom sanktionsväxling.

Manipulation av avgasreningsutrustning – synpunkter på de föreslagna bestämmelserna

Om den av Åklagarmyndigheten föreslagna sanktionsväxlingen inte sker vill myndigheten framföra följande synpunkter på de enskilda bestämmelserna. Synpunkterna är i tillämpliga delar även relevanta vid en sanktionsväxling.

14 a § Användning av fordon utan reagens

Handlingsregeln i 14 a § bör formuleras så att den på ett tydligare sätt uttrycker vad som vill uppnås.

Det kan också noteras att, vilket även Transportstyrelsen gör, den föreslagna regleringen går utöver vad unionsrätten kräver. Brukande av fordon utan användande av reagens ska enligt denna enbart beivras avseende tunga fordon.¹

14 b § 1 st. och 38 § 3 Användningsförbud av fordon

Ett motorfordon med manipulationsanordningar får inte användas. Den som använder ett sådant fordon döms till böter. Den i straffrättsligt sammanhang relevanta men i rapporten obesvarade frågan är vad som avses med *använder*. Är avsikten att endast framförandet är förbjudet eller aktualiseras straffansvar även vid annat användande, exempelvis när fordonet är lastat eller när föraren övernattar i det.

14 b § 2 st. och 38 § 4 Förbud mot att inneha manipulationsanordning

Förslaget i detta avseende skiljer sig från vad som gäller vid överträdelse av kör- och vilotider såtillvida att det inte i det sammanhanget är förbjudet att inneha manipulationsutrustning. Därutöver kan det noteras att det inte finns något krav från unionsrätten på ett sådant förbud.²

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) artikel 13 resp. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG samt om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG art. 11.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) artikel 13 resp. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG samt om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG art. 11.

14 c § och 38 a § Förbud mot att tillverka m.m. manipulationsanordning

Inledningsvis noteras att förbudet även i detta avseende går längre än vad unionsrätten kräver.

Under alla förhållanden framstår den föreslagna straffskalan som oproportionerlig. Jämförelsen som görs med förvanskning av diagramblad haltar då det handlar om ett generellt straffbud – urkundsförfalskning – som är tillämpligt på många olika slag av urkunder och inte enbart specifikt diagramblad.

Ett annat skäl som anförs för fängelse i straffskalan är att möjliggöra tillämpningen av vissa tvångsmedel. En möjlighet som inte berörs i promemorian är att istället använda tillsynsbesök som kan vara såväl föranmälda som oanmälda.

Genom de valda rekvisiten uppstår också frågan om hur ett lager av manipulationsutrustning ska hanteras om det inte förekommer något av de i 14 c § uppräknade förfarandena. Det handlar då om ett rent innehav vilket enligt 14 b § och 38 § 4 skulle rendera enbart böter trots att det kanske rör sig om en grossist. Det föreslås inte heller någon reglering som förbjuder införsel av manipulationsutrustning. Detta innebär att en grossist mycket väl skulle kunna importera anordningarna från ett annat land och lagra – och därigenom inneha – dem och då enbart riskera böter.

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 överåklagaren Mikael Björk deltagit.

På Åklagarmyndighetens vägnar

Lennart Guné

Johan Bülow

Kopia till

Kommunikationsavdelningen

Rättschefen

Biblioteket