



Högsta domstolen  
Box 2066  
103 12 STOCKHOLM

## Riksåklagaren ./ BK m.fl. angående brott mot lagen om transport av farligt gods m.m.

### Överklagandet

I överklagande den 9 oktober 2008 har jag yrkat att Högsta domstolen, med ändring av hovrättens dom, ska döma BK och RS för brott mot lagen (2006:263) om transport av farligt gods (åtalspunkten 2 respektive åtalspunkterna 4 och 7 i stämningsansökan av den 23 mars 2007) samt bestämma påföljden för envar av dem till dagsböter i enlighet med vad tingsrätten förordnade.

Efter begärt och beviljat anstånd med att utveckla grunderna för överklagandet m.m. får jag anföra följande.

### Bakgrund

#### *Stämningsansökan*

BK åtalades bl.a. för att han den 4 juli 2006 uppsåtligen eller av oaktsamhet på närmare angiven plats utfört transport av farligt god med fler än en släpvagn (åtalspunkten 2). RS åtalades för att i egenskap av företrädare för transportören uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som på honom ankommer för att hindra att lastbilen brukades den 4 juli 2006, trots att han känt till eller bort känna till att fordonet utfört transport av farligt gods med fler än en släpvagn (åtalspunkten 4). RS åtalades dessutom för att han den 9 november 2006 uppsåtligen eller av oaktsamhet på närmare angiven plats utfört transport av farligt gods med fler än en släpvagn, utan att medföra godkännandecertifikat samt utan att medföra godkänd brandsläckare (åtalspunkten 7).

Åklagaren åberopade 2 § andra stycket och 16 § andra stycket lagen (2006:263) om transport av farligt gods samt Statens räddningsverks författningssamling (SRVFS) 2004:14, ADR-S 8.1.1, 8.1.2.2 och 8.1.4.4.

#### *Tingsrätten*

Tingsrätten dömde BK och RS för de ovan angivna gärningarna (och därutöver för vissa närmare angivna brott mot trafikförordningen och förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.). Påföljden bestämdes för envar av dem till dagsböter.

## *Hovrätten*

Hovrätten ogillade åtalerna för brott mot lagen om transport av farligt gods och anförde sammanfattningsvis följande.

BK och RS är åtalade för att ha brutit mot Statens räddningsverks föreskrifter SRVFS 2004:14. Föreskrifterna var utfärdade med stöd av förordningen (1982:923) om transport av farligt gods, som i sin tur byggde på lagen (1982:821) om transport av farligt gods med dess straffbestämmelse.

SRVFS 2004:14 var i och för sig gällande fram till den 12 januari 2007. Såväl 1982 års lag som 1982 års förordning upphörde emellertid att gälla den 1 juli 2006, då ny lagstiftning trädde i kraft genom lagen (2006:263) och förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

Straffbestämmelsen i 16 § andra stycket i 2006 års lag om transport av farligt gods gäller endast den som bryter mot en föreskrift som meddelats med stöd av samma lag. Någon övergångsbestämmelse av innebörd att föreskrifter som utfärdats med stöd av tidigare gällande lag och förordning skulle gälla även sedan den nya lagen trätt i kraft har inte meddelats. En överträdelse efter den 30 juni 2006 av föreskrifterna i SRVFS 2004:14 omfattas således inte av någon straffbestämmelse i 2006 års lagstiftning. Det dessförinnan gällande lagstödet för kriminalisering av en sådan överträdelse upphörde per den 1 juli 2006. Åtalet för brott mot lagen om transport av farligt gods saknar alltså laga grund och ska ogillas.

Det bör också framhållas att RS inte överklagade tingsrättens fällande dom vad avser åtalspunkten 7. Hovrätten ogillade ändock denna åtalspunkt, med motiveringen att den rättstillämpning som låg till grund för tingsrättens dom uppenbart stred mot lag och därför utgjorde grund för resning.

## **Grunderna för överklagandet**

### *Den rättsliga regleringen*

#### *Allmänt*

Det svenska regelverket om transport av farligt gods bygger till stor del på internationella överenskommelser. För vägtransporternas del finns reglerna i en överenskommelse från 1957 – Den europeiska överenskommelsen om internationell vägtransport av farligt gods (ADR). Riksdagen har godkänt överenskommelsen och Sverige är anslutet till den. Konventionstexten är kortfattad och de materiella bestämmelserna finns i stället i två omfattande tekniska bilagor, A och B, som revideras fortlöpande. De i målet aktuella bestämmelserna återfinns i bilaga B, del 8.

ADR reglerar endast internationella transporter, men eftersom bilagorna A och B har införlivats i gemenskapsrätten genom det s.k. ADR-direktivet är innehållet bilagorna tillämpligt även på nationella transporter. Med hänsyn till den tekniska utvecklingen ändras bilagorna med jämna mellanrum, vilket även medför ändringar i ADR-direktivet (se prop. 2005/06:51 s. 16 ff.).

Därutöver har inom EG antagits ett direktiv om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EGT L 249, 17.10.1995, s. 35). Direktivets syfte är att garantera att det görs slumpmässiga kontroller av en representativ andel av det farliga gods som transporteras på väg. Direktivet innehåller en harmoniserad kontrollista och förteckning över koder för överträdelse som medlemsstaterna ska använda sig av. År 2005 ändrades överträdelsekoderna till tre riskkategorier (EUT L 367, 14.12.2004, s. 23).

Av det senare direktivet framgår bl.a. att medlemsstaterna för varje kalenderår ska sända en rapport till kommissionen om tillämpningen av direktivet och då bl.a. ange antal och slag av överträdelse som konstaterats och slag av och antal påföljder som pålagts (artikel 9). På grundval av medlemsstaternas rapporter upprättar kommissionen åtminstone vart tredje år en rapport om medlemsstaternas tillämpning av direktivet. Rapporten sänds till Europaparlamentet och rådet. Den senaste rapporten är från den 13 december 2007 och avser åren 2003-2005 (KOM [2007] 795 slutlig).

I Sverige har man allt sedan införandet av lagen (1982:821) om transport av farligt gods tillämpat den ordningen, att riksdagen bemyndigat regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva att en antagen ändring i det internationella regelverket ska gälla för transporter inom riket. De materiella bestämmelserna om transporter av farligt gods återfinns alltså i myndighetsföreskrifter som grundas på det internationella regelverket. Det sagda innebär t.ex. att det materiella innehållet i ADR-direktivet har genomförts i Sverige genom Statens räddningsverks föreskrifter (se prop. 1981/82:94 s. 29 och a. prop. s. 21 f. och 25).

### ***1982 års regelverk***

I 7 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods angavs att transport fick ske endast på de villkor och under de förutsättningar som angavs i lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter. I 9 § bemyndigades regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämde, att meddela föreskrifter om bl.a. klassificering av farligt gods, om transportmedel och andra transportanordningar, uppgiftsplikt och säkerhetsutrustning, allt i den utsträckning som krävs från transportsäkerhetssynpunkt. I 16 § angavs bl.a. att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 9 § döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Av förordningen (1982:923) om transport av farligt gods framgick bl.a. att Statens räddningsverk var transportmyndighet i fråga om landtransporter (2 §) och att verket därigenom hade föreskriftsrätt (se bl.a. 9, 10, 11, 13, 14 och 22 §§).

Med stöd av bemyndigandena utfärdade Statens räddningsverk bl.a. föreskrifter som genomförde de materiella bestämmelserna i ADR-konventionen och ADR-direktivet. Den 24 november 2004 utfärdade verket således föreskrifterna SRVFS 2004:14 om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S). Föreskrifterna utkom från trycket den 3 januari 2005 och trädde i kraft två veckor därefter. Den nya författningen ersatte SRVFS 2002:1 om transport av farligt gods på väg och i terräng. Föreskrifterna innehåller dels de materiella bestämmelserna i de tidigare nämnda bilagorna A och B, dels särskilda bestämmelser för inrikes transporter, bilaga S.

Av föreskrifterna i SRVFS 2004:14 framgick bl.a. följande. En transportenhet lastad med farligt gods får aldrig innehålla mer än en släpvagn eller påhängsvagn (Del B, 8.1.1). Godkännandecertifikat (Del B, 8.1.2.2) och brandsläckare (Del B, 8.1.4.1) ska medföras. Brandsläckaren ska ha en märkning som visar överensstämmelse med en standard som godtagits av behörig myndighet och en inskription som åtminstone visar datumet (månad, år) för nästa inspektion eller längsta tillåtna användningstid (Del B, 8.1.4.4). Brandsläckare ska inspekteras med ett intervall av högst ett år (Del S, 10.6).

### ***2006 års lagstiftning***

Den 1 juli 2006 trädde lagen (2006:263) om transport av farligt gods i kraft. I 2 § andra stycket anges att farligt gods får transporteras endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Enligt 16 § andra stycket döms den som uppsåtliga eller av oaktsamhet bryter mot 2 § andra stycket till böter om ansvar inte kan dömas ut enligt första stycket och överträdelsen avser någon annan föreskrift än 2 § första stycket. Av 20 § andra stycket framgår att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om bl.a. klassificering av farligt gods, transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar, transporthandlingar och säkerhetsutrustning.

I övergångsbestämmelserna anges endast, såvitt nu är av intresse, att lagen träder i kraft den 1 juli 2006, då lagen (1982:821) om transport av farligt gods ska upphöra att gälla. En liknande övergångsbestämmelse finns i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

Av förordningen framgår att Statens räddningsverk är transportmyndighet för landtransporter (2 §) och att verket därigenom har föreskriftsrätt (15 och 16 §§).

Förordningen innehåller också ett flertal paragrafer som uttryckligen hänvisar till de internationella överenskommelserna på området, däribland ADR och dess bilagor A och B. I 3 § förklaras vad som avses med "bilagorna till ADR". I 8 § anges att behöriga myndigheter ska svara för särskilt föreskrivna uppgifter, vilka nämns i bilagorna till ADR och i 14 § anges att Statens räddningsverk ska fullgöra viss rapporteringsskyldighet till bl.a. vissa internationella organ i enlighet med vad som föreskrivs i bilagorna till ADR.

Den 27 oktober 2006 beslutade Statens räddningsverk föreskrifterna SRVFS 2006:7 om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S). Föreskrifterna utkom från trycket den 29 december 2006 och trädde i kraft två veckor därefter. Genom författningen upphävdes SRVFS 2004:14. De upphävda föreskrifterna fick emellertid helt eller delvis tillämpas fram till och med den 30 juli 2007.

De nya föreskrifterna är, vad avser i målet relevanta delar, likalydande med de tidigare (se Del B, 8.1.1 ang. transportenhet, Del B, 8.1.2.2 ang. godkännandecertifikat, Del B, 8.1.4.1 och 8.1.4.4 samt bilaga S, 10.6, ang. brandsläckare).

#### *Utredningen i målet*

De i målet aktuella transporter av farligt gods har skett den 4 juli respektive 9 november 2006. Transporterna har alltså skett efter det att den nya lagen och förordningen om transport av farligt gods trädde i kraft. Som framgår av tingsrättens dom är det visat att båda transporter har skett med fler än en släpvagn eller påhängsvagn. Det är vidare klarlagt att transporten den 9 november 2006 ägde rum utan att RS, på föreskrivet sätt, medförde godkännandecertifikat och godkänd brandsläckare.

Det är således utrett att BK och RS har utfört transporter utan att uppfylla de föreskrifter och villkor som angavs i SRVFS 2004:14. Frågan i målet gäller därför om det faktum att det i den nya lagstiftningen saknas övergångsbestämmelser medför att åtalen saknar laga grund och därför ska ogillas.

#### *Den rättsliga bedömningen*

##### ***Gällde SRVFS 2004:14 efter den 1 juli 2006?***

Statens räddningsverk utfärdade SRVFS 2004:14 med stöd av de bemyndiganden som fanns i den gamla lagstiftningen.

Myndighetsföreskrifter som beslutats av en myndighet behåller sin giltighet även efter det att bemyndigandet har upphävts. Om den förordning som myndigheten grundar sin behörighet på har upphävts utan att något nytt bemyndigande har getts, saknar myndigheten behörighet att upphäva sina gamla föreskrifter (Ds 1998:43 s. 53 f. och 131 samt Ds 1998:66 s. 84).

I författningskommentaren till 20 § i den nya lagen anges att man i paragrafen har samlat de bemyndiganden som i dag finns i olika paragrafer i den gamla lagen och att paragrafen är avsedd att täcka in samtliga de bestämmelser som omfattas av bilagorna till bl.a. ADR och som därmed med nödvändighet kommer att omfattas av myndighetsföreskrifter (prop. 2005/06:51 s. 81). Och av den nya förordningen framgår att Statens räddningsverk är transportmyndighet för landtransporter (2 §) och att verket därigenom har föreskriftsrätt (15 och 16 §§).

Det sagda innebär *dels* att Statens räddningsverk behöll den föreskriftsrätt man hade enligt den gamla lagstiftningen, *dels* att SRVFS 2004:14, som inte upphävdes genom den nya lagstiftningen, behöll sin giltighet.

Med hänsyn till att det i 2 § andra stycket i den nya lagen anges att farligt gods får transporteras *endast* på de villkor och under förutsättningar som anges i lagen och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt att föreskrifterna till övervägande del grundas på internationella överenskommelser, som Sverige är bundet av, får det anses vara uppenbart att lagstiftarens avsikt var att föreskrifterna skulle äga fortsatt giltighet. Att så är fallet framgår också av det faktum att förordningen (2006:311) om transport av farligt gods innehåller flera paragrafer som uttryckligen hänvisar till dessa internationella överenskommelser och de åligganden som följer av dem.

#### ***Finns det laga grund för att döma BK och RS till straffrättsligt ansvar?***

I förarbetena anges att lagstiftningen om transporter av farligt gods är av utpräglad skyddskaraktär och avsedd att motverka de mycket allvarliga konsekvenser som kan bli följden av att reglerna kringgås. Det är därför, framhålls det, av stor vikt att lagen innehåller reella verktyg för att dess grundläggande syften ska kunna genomdrivas (a. prop. s. 64).

#### **Den allmänna aktsamhetsregeln**

2 § första stycket i den nya lagen om transport av farligt gods innehåller en allmän aktsamhetsregel. Bestämmelsen är straffsanktionerad genom 16 § första stycket (den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 2 § första stycket ska dömas till böter eller fängelse i högst ett år). Eftersom det är en allmän aktsamhetsregel krävs inte att den bristfälliga transporten har skett i strid med någon föreskrift som har meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelsen har särskild betydelse för de fall där bristfälliga transporter inte innebär att lagen i övrigt eller någon föreskrift som har meddelats med stöd av lagen har överträtts. Det gäller t.ex. de transporter av farligt gods som visserligen omfattas av lagens bestämmelser, men som undantagits helt eller delvis från myndigheternas föreskrifter på området. I förarbetena anges att det i fall av grövre brister är påkallat med en möjlighet till straffrättsliga sanktioner för

brott mot den allmänna aktsamhetsregeln. Vidare anges att en möjlighet att döma till straffansvar enligt denna regel även är betydelsefull i fall av särskilt flagranta missförhållanden vid transporter av farligt gods. Gärningen som helhet kan ha inneburit sådana säkerhetsrisker att den är straffvärd utöver det bötesstraff som kan föreskrivas för överträdelser av enskilda myndighetsföreskrifter (a. prop. s. 63 f.).

#### **Den absoluta aktsamhetsregeln**

I 2 § andra stycket i den nya lagen om transport av farligt gods anges att farligt gods får transporteras *endast* på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen och i de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Av förarbetena framgår att bestämmelsen motsvarar 7 § i den gamla lagen och att denna regel slår fast en absolut aktsamhetsregel i förhållande till lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen (a. prop. s. 76).

I 16 § andra stycket i nya lagen anges att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 2 § andra stycket döms till böter. I förarbetena anges, att genom bestämmelsen straffbeläggs överträdelser av lagen samt de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Detta omfattar, anges det vidare, de myndighetsföreskrifter som innehåller i det närmaste all materiell reglering på farligt gods-området, rörande såväl förberedelsestadiet inför transporten som själva transporten (a. prop. s. 80).

#### **Förhållandet mellan de båda aktsamhetsreglerna**

I förarbetena anges att de objektiva rekvisiten för straffansvar torde vara uppfyllda enligt båda styckena i 16 § i merparten av de situationer som någon enskild säkerhetsföreskrift har överträtts. Om det i dessa fall på den subjektiva sidan föreligger som lägst grov oaktsamhet är även de subjektiva förutsättningarna för straffansvar enligt båda styckena uppfyllda. Det framhålls vidare att 16 § första stycket är primärt tillämplig och enbart i den utsträckning som ansvar inte kan dömas ut enligt första stycket bör ansvar komma i fråga enligt paragrafens andra stycke. En regel med detta innehåll har därför införts i 16 § andra stycket (a. prop. s. 65).

Åklagaren har åtalat BK och RS för brott enligt 16 § andra stycket, vilket får anses innebära att åklagaren har ansett att ansvar inte kan dömas ut enligt första stycket. BK har i tingsrätten förklarat att den säkerhetsansvarige i företaget, efter kontroll med Vägverket, ska ha uppgett att den aktuella fordonskombinationen var tillåten. RS har uppgett att han fått vissa uppgifter från Svensk bilprovning som talade i samma riktning. Tingsrätten har funnit att BK i vart fall av oaktsamhet har brutit mot förbudet att använda mer än en påhängsvagn. Tingsrätten torde ha gjort motsvarande bedömning beträffande de åtalspunkter som avser RS. Enligt min uppfattning finns det med anledning härav och vad som i övrigt har framkommit av utredningen i målet inte grund till annan bedömning än att ansvar inte kan dömas ut enligt 16 § första stycket.

**Har straffbestämmelsen i 16 § andra stycket i den nya lagen varit tillämplig på överträdelser av föreskrifterna i SRVFS 2004:14?**

Med hänsyn till vad som redovisats ovan får det anses vara uppenbart att lagstiftarens avsikt var att överträdelser av myndighetsföreskrifterna – vilka tillkommit som en *förutsättning* för att transport av farligt gods överhuvudtaget ska få ske – skulle vara straffsanktionerade.

Det är emellertid ostridigt så att lagstiftaren inte har utfärdat övergångsbestämmelser som uttryckligen klargör att föreskrifter utfärdade med stöd av den gamla lagstiftningen ska anses meddelade med stöd av motsvarande bestämmelser i den nya lagstiftningen.

Så gjordes t.ex. i samband med att Miljöbalken infördes. I 4 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken anges att föreskrifter som gäller vid miljöbalkens ikraftträdande ska anses meddelade med stöd av motsvarande bestämmelser i balken, om de meddelats med stöd av bestämmelser i en lag som anges i 2 § (dvs. de lagar som upphävdes i samband med att balken trädde i kraft).

I författningskommentaren anges också att 4 § medför att de föreskrifter som har meddelats med stöd av äldre lag kommer att vara straffsanktionerade genom ansvarsbestämmelserna i miljöbalken (se prop. 1997/98:45 del 1 s. 591 och del 2-3 s. 382; se även inledningen av Högsta domstolens domskäl i NJA 2006 s. 293 I).

Frågan är således om – trots att det är uppenbart att lagstiftarens avsikt har varit att överträdelser av föreskrifterna skulle vara straffsanktionerade – det skulle strida mot legalitetsprincipen att tillämpa straffbestämmelsen gentemot BK och RS (se bl.a. NJA 1988 s. 218 och NJA 2007 s. 400).

Enligt min uppfattning går det inte att direkt jämföra den nu aktuella situationen med den som rådde vid införandet av miljöbalken. Vid det tillfället upphävdes 16 olika lagar och ersattes med en balk. Genom balken infördes alltså ett helt nytt och annat regelsystem. Det var därför nödvändigt, bl.a. med hänsyn till förutsebarheten för den enskilde, att uttryckligen ange vad som skulle gälla för föreskrifter som hade utfärdats med stöd av de lagar som mönstrades ut.

I det nu aktuella fallet har det enbart varit fråga om att göra en ny och bättre lag om transport av farligt gods. Själva regelsystemet och det materiella innehållet för utförande av farliga transporter har emellertid inte förändrats. För den enskilde får det därför ha framstått som naturligt och självklart att den nya straffbestämmelsen var avsedd att tillämpas på överträdelser av SRVFS 2004:14. Kravet på förutsebarhet kan därför inte gärna sägas ha blivit satt åt sidan.

SRVFS 2004:14 har varit gällande även efter den 1 juli 2006. Dessutom härledde föreskrifterna då sin giltighet från de bemyndiganden som fanns i den



nya lagstiftningen. Den språkliga och sakliga skillnaden mellan att föreskrifterna "gäller" med stöd av eller har "meddelats" med stöd av lagen kan inte anses större än att en tolkning av straffbestämmelsen i enlighet med dessa grunder är försvarbar. Som framgått ovan finns det uppenbarligen inte heller något rationellt skäl till att föreskrifterna i SRVFS 2004:14 skulle vara osanktionerade (jfr minoriteten i NJA 1988 s. 218).

I det sammanhanget bör man ha i åtanke att straffbestämmelsen i 16 § första stycket i den nya lagen är tillämplig oavsett om en myndighetsföreskrift har överträtts eller inte. Vidare bör beaktas att föreskrifterna grundar sig på internationella åtaganden som har varit i kraft och straffsanktionerade i Sverige under lång tid. Av EG-direktiven framgår också att det förutsätts att överträdelser av det materiella innehållet i ADR-regelverket är belagda med påföljder i de enskilda medlemsstaterna.

Brott mot säkerhetsföreskrifter är straffsanktionerade enligt såväl den gamla som den nya lagstiftningen. I detta avseende innebar alltså den nya lagstiftningen ingen förändring. Statens räddningsverk fick genom den nya lagstiftningen samma föreskriftsrätt som den hade enligt den gamla lagstiftningen. Det materiella innehållet i föreskrifterna grundar sig sedan lång tid tillbaka på gällande internationella överenskommelser. Med anledning härav torde det för verket ha framstått som onödigt att upphäva föreskrifterna SRVFS 2004:14, som meddelats med stöd av bemyndigandena i den gamla lagstiftningen, för att sedan omedelbart förklara dem giltiga på nytt. Det torde emellertid förhålla sig så, att om verket vidtagit en sådan åtgärd så skulle det ha medfört att föreskrifterna otvetydigt hade förts in under straffsanktionen (jfr även här minoriteten i NJA 1988 s. 218).

Enligt min uppfattning talar de ovan redovisade omständigheterna med styrka för att det inte skulle strida mot legalitetsprincipen att låta straffbestämmelsen i 16 § andra stycket i den nya lagen om transport av farligt gods omfatta överträdelser av föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigandena i den äldre lagstiftningen, men som efter den 1 juli 2006 härledde och grundade sin giltighet på bemyndigandena i den nya lagstiftningen. BK och RS bör därför, i enlighet med tingsrättens domslut, dömas för brott mot lagen (2006:263) om transport av farligt gods och påföljden för envar av dem bestämmas till dagsböter.

### **Prövningstillstånd m.m.**

Legalitetsprincipen tillhör grunderna för den svenska straffrättskipningen. Det är därför viktigt att det står klart under vilka förutsättningar en lagtillämpning står i strid med den principen.

Ett stort antal straffstadganden är utformade så att den gärning som straffbeläggs helt eller i väsentliga delar anges i myndighetsföreskrifter. Lagstiftning är

föremål för ständig översyn och det är därför inte ovanligt att lagar och förordningar på ett visst område moderniseras i enlighet med vad som skett beträffande lagen om transport av farligt gods. Internationaliseringen av den svenska lagstiftningen, särskilt de åtaganden som medlemskapet i EU innebär, har dessutom medfört att tempot i lagstiftningsarbetet skruvats upp rejält under senare år, vilket bl.a. ökar riskerna för formella förbiseenden. Det kan därför, som i det nu aktuella fallet, uppstå situationer där man på rent formella grunder kan angripa räckvidden av en straffbestämmelse, trots att det för alla och en var är uppenbart att lagstiftarens avsikt har varit att den nya straffbestämmelsen ska ha precis samma tillämpningsområde som den gamla.

Situationen i det nu aktuella målet kan sägas vara i stort sett identisk med den som var uppe till bedömning i NJA 1988 s. 218. Det är emellertid min uppfattning, att skälen för att en tillämpning av straffbestämmelsen i det nu aktuella fallet inte skulle strida mot legalitetsprincipen är betydligt starkare än de som förelåg i det rättsfallet. Frågan är emellertid om det överhuvudtaget är möjligt att ta hänsyn till ändamålsskäl i en sådan här situation eller om legalitetsprincipen i detta avseende är absolut, och att en tillämpning av straffbestämmelsen under alla förhållanden får anses uppenbart strida mot lag. Jag anser att denna fråga inte är fullständigt och entydigt besvarad i rättspraxis och som framgår av den skiljaktiga meningen *dels* i NJA 1988 s. 218, *dels* i hovrätten i nu aktuellt fall, kan det finnas utrymme för olika uppfattningar. Ett klagorörelse från Högsta domstolen skulle därför vara av betydelse för den framtida rättstillämpningen. Dessutom skulle en prövning av Högsta domstolen medföra att problematiken på ett tydligare sätt uppmärksammas i framtida lagstiftningsärenden.

Slutligen vill jag också framhålla att hovrätten har angett att den rättstillämpning som låg till grund för tingsrättens dom uppenbart strider mot lag och utgör grund för resning. För det fall hovrättens dom står fast torde detta få konsekvenser för ett antal liknande fall där påföljd redan har dömts ut. Enligt uppgifter från polisen kan det vara så att man i ca 145 fall har utfärdat ordningsbot och i ca 340 fall har lämnat primärrapport till åklagare. Det har inte varit möjligt att få besked om i hur många fall dessa primärrapporter har lett till godkänt strafföreläggande, alternativt till åtal och fällande dom.

Sammanfattningsvis anser jag således att det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att Högsta domstolen prövar överklagandet.

#### *Ett begränsat prövningstillstånd*

Enligt min uppfattning torde Högsta domstolen med stöd av 54 kap. 11 § rättegångsbalken kunna meddela ett partiellt prövningstillstånd vad avser frågan om det finns laglig grund för att döma de tilltalade för de brott som åklagaren har åtalat dem för. Frågan om prövningstillstånd i övriga delar kan då förklaras vilande.

### *Justering av gärningspåståendena*

För det fall Högsta domstolen meddelar prövningstillstånd justerar jag gärningspåståendena enligt följande.

#### **Åtalspunkten 2**

BK har den 4 juli 2006 vid Nordatlanten, Skandiahammen i Göteborg, utfört transport av farligt gods med den tunga lastbilen UEK 476. BK har uppsåtligen eller av oaktsamhet utfört transporten av det farliga godset med en transportenhet bestående av fler än en släp- eller påhängsvagn.

#### Lagrum

2 § 2 st. och 16 § 2 st. lagen (2006:263) om transport av farligt gods, 15 och 16 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods samt SRVFS 2004:14, ADR-S 8.1.1.

#### **Åtalspunkten 4**

RS är företrädare för transportören RS Transport AB, som äger den tunga lastbilen UEK 476, och har i denna egenskap varit ansvarig för transporten i åtalspunkten 2. RS har därmed uppsåtligen eller av oaktsamhet transporterat farligt gods den 4 juli 2006 vid Nordatlanten, Skandiahammen i Göteborg, trots att transportenheten bestod av fler än en släp- eller påhängsvagn.

#### Lagrum

2 § 2 st. och 16 § 2 st. lagen (2006:263) om transport av farligt gods, 15 och 16 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods samt SRVFS 2004:14, ADR-S 8.1.1.

#### **Åtalspunkten 7**

RS har den 9 november 2006 vid Nordatlanten, Skandiahammen i Göteborg, utfört transport av farligt gods med den tunga lastbilen UEK 476. RS har uppsåtligen eller av oaktsamhet utfört transporten av det farliga godset med en transportenhet bestående av fler än en släp- eller påhängsvagn samt utan att medföra *dels* godkännandecertifikat, *dels* godkänd brandsläckare.

#### Lagrum

2 § 2 st. och 16 § 2 st. lagen (2006:263) om transport av farligt gods, 15 och 16 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods samt SRVFS 2004:14, ADR-S 8.1.1, 8.1.2.2, 8.1.4.4 och 10.6.

#### **Bevisning m.m.**

För det fall Högsta domstolen meddelar prövningstillstånd i enlighet med vad jag föreslagit kommer prövningen att gälla en ren rättsfråga. Jag åberopar i så fall ingen bevisning och anser att målet kan avgöras utan huvudförhandling.

Anders Perklev

Stefan Johansson

Kopia till

- Utvecklingscentrum Malmö
- Göteborgsåklagarkammare (E3-14-921-07)