

Infrastrukturdepartementet

Remissvar avseende redovisningen av regeringsuppdraget ”Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet”

Inledningsvis kan konstateras att Åklagarmyndigheten i tidigare remissyttrande till Transportstyrelsen anfört att en möjlighet att stänga av provdeltagare pga. fusk och liknande bör införas. En kopia av remissyttrandet bifogas. Det förtjänar att återigen understrykas att det är angeläget att uppmärksamma frågan vad som är tillåtna respektive otillåtna hjälpmedel under prov. Det finns ur ett lagföringsperspektiv ett betydande värde i att detta definieras. De regler som gäller i samband med högskoleprov bör kunna tjäna som förebild.

När det gäller begränsningen av vilka fordon som får användas vid körprov skulle förslaget till ny 3 kap. 11 § körkortsförordning kunna utformas på ett tydligare sätt. I förslaget till första stycket anges att den som ska avlägga körprov själv ska tillhandahålla fordon. I andra stycket inskränks denna huvudregel till att avse andra körprov än körprov för behörighet B. Det bör övervägas om inte paragrafen skulle vinna i tydlighet genom en annan formulering.

Myndigheten ser positivt på att det på föreskriftsnivå införs ett krav på intygande vid samtliga typer av kunskapsprov vid Trafikverket. Det framstår som en framkomlig väg för att kunna lagföra fuskande personer.

Den föreslagna begränsningen till fem handledartillstånd skulle sannolikt ha såväl positiva som negativa konsekvenser. En negativ följd skulle kunna vara att illegala trafikskolor i större utsträckning då genomför övningskörningar utan handledartillstånd. I sådana fall skulle ansvar för tillåtande av olovlig körning enligt 3 § 3 st. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kunna aktualiseras för handledarna. Det sker för övrigt redan idag. Det finns dock inte någon grov variant av brottet tillåtande av olovlig körning på samma sätt som

vad gäller själva huvudbrottet, dvs olovlig körning. Ett införande av en grov variant av tillåtande av olovlig körning med fängelse i straffskalan skulle kunna vara ytterligare ett sätt att effektivt bekämpa denna typ av helt illegala trafikskolor, som ett komplement till straffbestämmelsen i lagen om trafikskolor. Att bevisa att det rör sig om en olaglig trafikskola kan möta svårigheter. En misstanke om tillåtande av olovlig körning skulle typiskt sett sannolikt vara betydligt lättare att bevisa.

Även ett krav på intygande vid rapportering av genomförda utbildningar öppnar möjligheter för lagföring av osant intygande vid fusk. Det framstår som en möjlig väg att göra detta på föreskriftsnivå. Det kan dock ifrågasättas om det inte skulle vara tydligare att införa en sådan straffbestämmelse direkt i körkortslagen. Nykriminaliseringar ska förvisso undvikas men tydligheten skulle öka. Det är troligen lättare för medborgaren att förstå att hon eller han riskerar ett straff om straffbudet finns direkt i körkortslagen än om en ”omväg” måste tas via osant intygande. Rapporteringsfusket framstår vidare som så klandervärt att det bör straffbeläggas särskilt.

Åklagarmyndigheten ser positivt på förslaget att den som övningskör också ska kunna legitimera sig.

Åklagarmyndigheten delar bedömningen att en straffskala som innehåller endast böter för att bedriva en trafikskola utan tillstånd framstår som alltför lågt tilltagen. Argumenten för en straffskala upp till fängelse två år framstår dock inte som övertygande. En noggrannare analys av andra närliggande författningar bör göras för att närmare bestämma det abstrakta straffvärdet. Åklagarmyndigheten instämmer vidare i bedömningen att motsvarande straffbestämmelser bör införas i andra närliggande författningar.

När det särskilt gäller dagsböter förtjänar det att påpekas att straffvärdet endast avspeglar sig i antalet dagsböter. Var dagsbots storlek påverkas av den förelagdes inkomst. Vid lägre inkomster kan bötesbeloppets storlek komma att uppfattas som låg.

Vidare bör noteras att det i de fall då någon betydande legal inkomst inte finns trots att en verksamhet har bedrivits kan det föreligga misstankar om att det förekommit andra - ekonomiskt relaterade - brott. Dessvärre saknas det närmare överväganden om detta i rapporten.

När det gäller riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott kan konstateras att ett antal felaktigheter har uppmärksammats i rapporten. Felaktigheterna kommer naturligtvis att omhändertas. Åklagarmyndigheten hade dock satt stort värde på att bli uppmärksammad på felaktigheterna redan när Transportstyrelsen blev medveten om dem.

Detta remissvar har beslutats av överåklagaren Lennart Guné efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow. I den slutliga handläggningen har även överåklagaren Mikael Björk deltagit.

Lennart Guné

Kopia till:

Biblioteket