



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider

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

Åklagarmyndigheten instämmer i de flesta bedömningarna och tillstyrker förslagen i allt väsentligt.

Vad gäller förbudet mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet konstaterar myndigheten att det uttalade syftet med förbudet är att skydda förare mot dåliga – närmast nomadliknande – arbetsförhållanden. Det är främst upp till arbetsgivarna att ta det ansvar för förarnas sociala förhållanden som kör- och vilotidsförordningen kräver. Vid sådant förhållande kan det ifrågasättas om det är rimligt att placera ett sanktionerat ansvar även på förarna. Artikel 19.1 i förordning (EG) nr 561/2006 ställer förvisso upp krav på effektiva och proportionerliga sanktioner men det framgår inte mot vem dessa sanktioner ska riktas. Det bör därför i dagsläget vara tillräckligt att påföra arbetsgivarna sanktionsavgifter vid regelöverträdelser.

Myndigheten noterar också den jämförelse som gjorts mellan olika länders sanktionssystem och vilka ekonomiska följder överträdelser kan få (se promemorians sid. 39). De svenska sanktionsavgifterna ter sig i detta sammanhang som synnerligen låga särskilt mot bakgrund av de uppgifter som redovisas på sid. 48. Med den begränsning av sanktionsavgiften som satts till en procent av omsättningen och då en lastbil beräknas motsvara en omsättning på 1,7 miljoner kronor blir ofta den maximala sanktionsavgiften 17 000 kronor. Myndigheten vill i sammanhanget också peka på det straffrättsliga institutet företagsbot som genomgått en förändring så att det maximala beloppet som kan dömas ut har höjts till 500 miljoner kronor, låt vara i exceptionella fall. Domstolspraxis vad gäller företagsbot har utvecklats så att brott mot 9 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m., dvs. installation av utrustning för manipulation av färdskrivare, ger en företagsbot om 150 000 kronor. Mot bakgrund av kraven på effektivitet och

proportionalitet som ställs upp i art. 19.1 i förordningen (EG) nr 561/2006 skulle en omvärdering av beloppen kunna övervägas. Även den minskande regelefterlevnaden som uppmätts bland utländska förare i den senaste tillståndsmätningen talar för att sanktionssystemets effektivitet inte är den eftersträvarsvärda.

Myndigheten vill avslutningsvis lyfta fram vikten av en väl tilltagen tidsperiod mellan publicering och ikraftträdande av dessa bestämmelser. Åklagarmyndigheten har inom RIF-samarbetet en central roll i förvaltningen av JIF, juridisk information, för samtliga rättsvårdande myndigheter. En ny straffbestämmelse kräver en anpassning av JIF vilket kräver viss tid. Därutöver behövs tid för ett införande av brottet i riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om föreläggande av ordningsbot för vissa brott så att polis kan få möjlighet att direkt lagföra en överträdelse av reglerna. Om så inte sker uppstår onödiga effektivitetsförluster inom hela rättskedjan. Dessutom kan många av de som överträder de föreslagna bestämmelserna förväntas vara utländska förare. En lagföring kan därför försvåras ytterligare om inte polis har möjlighet att utfärda föreläggande om ordningsbot. Dessa aspekter är än viktigare att ta hänsyn till då det endast rör sig om en förordningsändring som inte föregås av en proposition som vid en lagändring.

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

Kopia till:

Biblioteket