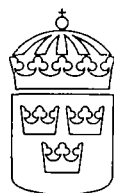


Regeringens proposition

1991/92:131

om vissa normgivningsbemyndiganden på
vägtransportområdet, m.m.



Prop.
1991/92:131

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 12 mars 1992.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås *dels* ändringar i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) samt i yrkestrafiklagen (1988:263), *dels* ändringar i lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

De förstnämnda ändringarna har samband med den svenska anpassningen till EG. Sålunda föreslås att regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter. Vidare föreslås att regeringen får bemyndigande att meddela föreskrifter om behörighet och utbildning för förare, förarbiträden och konduktörer vid vägtransporter av personer eller gods.

Dessutom föreslås att straffbestämmelserna i lagen om transport av farligt gods kompletteras med en bestämmelse om ringa brott med endast penningböter i straffskalan. Detta gör det möjligt att vid mindre förseelser använda systemet med ordningsbot. Vidare föreslås att tulltjänstemän får rätt att biträda vid förundersökning av brott mot lagens bestämmelser och att själva vidta vissa förundersökningsåtgärder.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1992.

1 Förslag till Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,

2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,

4. postbefordran eller telekommunikationer,

5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,

6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium,

7. skeppsmätning,

8. trafik på väg eller i terräng,

9. fordons beskaffenhet och utrustning,

10. registrering eller annan kontroll av fordon,

11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,

12. riksfärdtjänst,

13. tillstånd att bruka svävare.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,

2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,

4. postbefordran eller telekommunikationer,

5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,

6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium,

7. skeppsmätning,

8. trafik på väg eller i terräng,

9. fordons beskaffenhet och utrustning,

10. registrering eller annan kontroll av fordon,

11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,

12. riksfärdtjänst,

13. tillstånd att bruka svävare,

14. kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 9, 10 eller

¹Lagen omtryckt 1978:233.

²Senaste lydelse 1990:1159.

13. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.

2 Förslag till
Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)

Prop. 1991/92:131

Härigenom föreskrivs att 24 § yrkestrafiklagen (1988:263)³ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

24 §

Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.

Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag, *föreskrifter om behörighet och utbildning för fordonsbesättningar vid vägtransporter samt föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.*

Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.

³ Lagen omtryckt 1988:1499.

3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1982:821) om transport av farligt gods

*dels att 16 § och rubriken närmast före 16 § skall ha följande lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 16 a §, av följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse
Ansvar och sekretess*

*Föreslagen lydelse
Ansvar, förundersökning och sekretess*

16 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrifter som meddelats med stöd av 9 eller 10 §,
2. förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 13 §, dock inte om föreläggandet eller förbudet omfattas av ett vitesföreläggande

döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Är brott som sägs i första stycket med hänsyn till risken för skador på liv eller egendom eller i miljön och övriga omständigheter att anse som ringa döms till penningböter.

Ansvar enligt första stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

Ansvar enligt första eller andra stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

16 a §

Vid förundersökning rörande brott som anges i 16 § första eller andra stycket får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av en tullmyndighet samt ge en tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § fjärde stycket rättegångsbalken.

En tulltjänsteman får företa tvångsåtgärder vid brott mot denna lag i samma utsträckning som gäller för polisman enligt 23 kap. 8 § samt 24 och 26–28 kap. rättegångsbalken.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 mars 1992.

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om vissa normgivningsbemyndiganden på vägtransportområdet, m.m.

1 Bemyndiganden på vägtransportområdet

1.1 Anpassning på grund av EES-avtalet

Genom avtalet om ett Europeiskt Ekonomiskt Samarbetsområde, EES, åtar sig Sverige att införliva relevanta delar av EG:s existerande regelverk med svensk rätt. Avsikten är att EES-avtalet skall träda i kraft den 1 januari 1993, samtidigt som EG:s inre marknad genomförs.

På transportområdet skall inom EG från den 1 januari 1993 upprättas bl.a. en fri gods- och persontransportmarknad. En gemensam trafikpolitik kommer att skapas. Det innebär att olika bestämmelser om vägtransporter skall harmoniseras, men även att trafiken inom och mellan medlemsländerna kommer att liberaliseras.

EES-avtalet innebär att en del föreskrifter på vägtransportområdet måste anpassas till dem som gäller inom EG. De föreskrifter det gäller är sådana att de med stöd av riksdagens bemyndigande enligt 8 kap. 7 § regeringsformen kan meddelas av regeringen. För det ändamålet bör emellertid nuvarande bemyndiganden utvidgas och preciseras i enlighet med mina förslag.

1.2 Bemyndigandelagen

Mitt förslag: I bemyndigandelagen införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om kör- och vilotider samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid vägtransporter.

Bakgrund till förslaget: Allmänna bestämmelser om arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673). Denna lag innehåller bestämmelser om arbetstiden och dess förläggning, vilka gäller för alla arbetstagare med vissa bestämda undantag. Av trafiksäkerhetsskal betingade bestämmelser om arbetstid och

vilotid i trafiken finns i kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m.m. (ATK). Kungörelsen gäller sådana transporter på väg av personer eller gods som i förvärvsverksamhet utförs inom landet eller utom landet med fordon som är registrerat i Sverige.

I fråga om vissa internationella vägtransporter gäller förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, vilken grundar sig på en europeisk överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och den till överenskommelsen hörande bilagan. ATK och AETR är uppbyggda utifrån skilda principer. Den förra utgår från förarens arbetstid och den senare från förarens körtid. Det innebär att olika regler för närvarande gäller för nationella och internationella vägtransporter samt i förhållande till stater som är anslutna till AETR och de som inte är det.

Enligt EES-avtalet skall bl.a. bestämmelserna i EG:s förordningar nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning angående vägtransporter och nr 3821/85 av den 20 december 1985 om introduktion av färdskrivare för vägtransporter i dess lydelse enligt rådets förordning nr 3572/90 av den 4 december 1990 om ändring, till följd av Tysklands enande, av vissa direktiv, beslut och förordningar med avseende på transporter på väg, järnväg och inre vattenvägar med visst undantag införlivas i svensk rätt. Dessa EG-förordningar utgår från förarnas körtider vid regleringen av arbetsvillkoren vid vägtransporter. En anpassning av svensk rätt till dessa regler kommer alltså att innebära en övergång till körtidsprincipen även nationellt.

Inland Transport Committee inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) har utarbetat ett förslag till ändring av AETR, som innebär en anpassning av överenskommelsen till de nämnda EG-reglerna. Den nya lydelsen kan komma att träda i kraft mellan de fördragsslutande parterna under våren 1992. Detta skulle för Sveriges del innebära att, under en övergångsperiod från ändringens ikraftträdande fram till dess att EES-avtalet införlivas med svensk rätt, bestämmelserna i AETR i dess nya lydelse kan komma att gälla vid internationella vägtransporter. Däremot skulle under denna period ATK fortfarande gälla vid vägtransporter inom landet eller utom landet med fordon som är registrerade i Sverige.

Skälen för mitt förslag: I lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (omtryckt 1978:233, ändrad senast 1990:1159), bemyndigandelagen, finns ett generellt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om trafik på väg. Vidare finns i yrkestrafiklagen (1988:263, omtryckt 1988:1499) ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Dessa bemyndiganden har ansetts täcka även arbets-, kör- och vilotider vid vägtransporter, låt vara att ATK utfärdats före regeringsformens ikraftträdande.

Med de nya EG-reglerna tillkommer även en bestämmelse om att lön till förare, med visst undantag, inte får beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd. Bestämmelsen har tillkommit av trafiksäkerhetsskäl. Det kan ifrågasättas om de nuvarande bemyndigandena täcker även denna fråga. I klarhetens intresse bör därför i bemyndigan-

delagen införas en rätt för regeringen att meddela föreskrifter gällande hela detta område. Ett bemyndigande i den delen kan lämnas enligt 8 kap. 7 § första stycket 1 och 5 regeringens förmen.

1.3 Yrkestrafiklagen

Mitt förslag: I yrkestrafiklagen införas ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om behörighet och utbildning för fordonsbesättningar vid vägtransporter.

Bakgrund till förslaget: EG-förordningen nr 3820/85 och den nya lydelsen av AETR innehåller bestämmelser om lägsta ålder för förare vid gods- och persontransporter samt EG-förordningen även för förarbiträden och konduktörer. Vidare skall förare vid sådana persontransporter där körningen sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat uppfylla ytterligare behörighetsvillkor. Enligt EES-avtalet skall även EG:s direktiv nr 76/914/EEG av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning för vissa förare av vägtransportfordon bli gällande rätt i Sverige. Dessa bestämmelser innebär en skärpning i förhållande till körkortslagens (1977:477) allmänna bestämmelser om förarbehörighet och förarprov.

Skälen för mitt förslag: Även i nu gällande lydelse av AETR finns bestämmelser om villkor som skall vara uppfyllda av förare vid internationella vägtransporter. Dessa har i och för sig ansetts omfattas av det nuvarande bemyndigandet i 32 § körkortslagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen och föreskrifter om undantag från lagen. Med hänsyn till att särskilt ålderskrav införs även för förarbiträden och konduktörer samt att behörighets- och utbildningskraven för förare utvidgas, bör det införas ett särskilt bemyndigande där det klart framgår att regeringen även i dessa frågor får meddela föreskrifter. Ett sådant bemyndigande bör lämpligen införas i yrkestrafiklagen.

2 Lagen (1982:821) om transport av farligt gods

2.1 Ärendet och dess beredning

En arbetsgrupp med företrädare för generaltullstyrelsen, rikspolisstyrelsen och riksåklagaren tillsattes i maj 1988 med uppgift att kartlägga problem kring tillsynen av transporter av farligt gods samt lämna förslag till åtgärder för att förbättra sanktions-, lagförings- och utredningsmöjligheterna i samband med brott mot reglerna om transport av farligt gods.

Arbetsgruppen inledde arbetet med en intervjuundersökning i Helsingborgs och Göteborgs regioner, som är två regioner med hög frekvens av transporter av farligt gods. Intervjuerna genomfördes i januari 1991 vid polis-, tull- och åklagarmyndigheterna i Helsingborg och Göteborg. Svaren har

I rapporten har arbetsgruppen också redovisat annat inhämtat material och de slutsatser man kommit fram till. Arbetsgruppen har bl.a. föreslagit att straffbestämmelsen i 16 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods (ändrad senast 1988:222) ändras på sådant sätt att den kommer att innehålla ett särskilt straffstadgande för de lindrigaste förseelserna med enbart penningböter i straffskalan. Detta har som huvudsyfte att göra det möjligt att tillämpa systemet med ordningsbot på ett antal vanliga lindrigare förseelser. Arbetsgruppen har också föreslagit att ordningsbotskungörelsen (1968:199) ändras så att tulltjänstemän får utfärda ordningsbot vid ifrågavarande förseelser. Vidare har arbetsgruppen föreslagit vissa ändringar i förordningen (1982:923) om transport av farligt gods (ändrad senast 1990:512).

En tulltjänsteman saknar i dag rätt att inleda förundersökning i fråga om brott mot lagen om transport av farligt gods. Det finns inte heller någon reglerad möjlighet för polis eller åklagare att anlita biträde av tullmyndighet beträffande undersökning rörande brott mot denna lag. Arbetsgruppen har därför funnit att en hel del praktiska skäl talar för att utvidga möjligheten att anlita biträde av tullen vid förundersökning till att även gälla brott mot lagen om transport av farligt gods.

I samband med att en bestämmelse av denna innebörd införs bör enligt arbetsgruppen tulltjänstemans befogenhet att använda tvångsmedel såsom beslag, medtagande till förhör m.m. vid brott mot nämnda lag regleras genom en hänvisning till rättegångsbalken.

Arbetsgruppens rapport har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en kort sammanfattning av svaren bör fogas till protokollet som *bilaga*. Alla remissinstanser har tillstyrkt förslagen eller har lämnat dem utan erinran.

2.2 Allmän motivering

Mitt förslag: I lagen om transport av farligt gods kompletteras nuvarande straffbestämmelse med en bestämmelse om ringa brott med endast penningböter i straffskalan. Vidare ges tulltjänstemän rätt att biträda vid förundersökning av brott mot lagens bestämmelser och att själv vidta vissa förundersökningsåtgärder.

Arbetsgruppens förslag: Överensstämmer i sak med mitt förslag.

Skälen för mitt förslag: Genom lagen om transport av farligt gods tillkom en gemensam och enhetlig reglering för olika transportmedel av vad som från säkerhetssynpunkt skall iakttas vid transport av farligt gods. Regleringen grundas i huvudsak på internationella överenskommelser.

Genom den nämnda arbetsgruppens rapport har den första större undersökningen av tillämpningen av lagen redovisats. Arbetsgruppen har kommit fram till att det finns ett behov av smärre justeringar av såväl lagen (1982:821) om transport av farligt gods som av förordningen (1982:923) med

samma rubrik samt ordningsbetskungörelsen (1968:199). I detta sammanhang behandlar jag endast de föreslagna lagändringarna.

Brott mot reglerna om transport av farligt gods kan i många fall vara allvarliga både för samhället och miljön, för trafikanter i transportens närhet och för den som utför transporten. Det finns ingen anledning att mildra straffen för sådana allvarliga brott. Den genomgång arbetsgruppen har gjort av domar har emellertid visat på en förhållandevis hög förekomst av smärre brott och förseelser som föranlett endast ett måttligt antal dagsböter. Om man för sådana smärre förseelser inför ett ringa brott med enbart penningböter i straffskalan kan systemet med ordningsbot utnyttjas. Detta skulle bl.a. medföra att den administrativa omgången minskar och besparingar i tid och pengar kan göras både för staten och för den berörde misstänkte. Som några remissinstanser påpekat kan även reaktionen mot förseelser som begås av utländska personer därigenom bli effektivare.

Arbetsgruppen har inte haft underlag för någon systematisk genomgång av domstolspraxis på området. Genom de intervjuundersökningar gruppen gjort och av vad som framkommit av den domssamling på området som statens räddningsverk påbörjat en sammanställning av, har gruppen funnit att böter är den påföljd som nästan undantagslöst dömts ut vid överträdelser mot lagen om transport av farligt gods. Antalet dagsböter har varierat utifrån de olika förseelsernas farlighetsgrad. Det förekommer domar på mellan tio och åttio dagsböter med en tyngdpunkt någonstans i mitten och nedåt i denna skala. Någon praxis som visar utvecklingen vid återfall i brott mot lagen finns inte än. Med hänsyn till brottets art och de bötespåföljder som i praktiken förekommer i dag, är det inte orimligt att anta att återfall i brott på detta område kan komma att leda till annan påföljd än böter samt ingripande enligt yrkestrafiklagen eller körkortslagen.

Jag delar därför arbetsgruppens slutsats att det bör införas ett särskilt stadgande i 16 § lagen om transport av farligt gods om ansvar vid ringa brott.

Tulltjänstemän har redan i dag befogenhet att inleda förundersökning och vidta åtgärder under undersökningen när det gäller utredning av brott mot lagen (1960:418) om straff för varusmuggling. Vissa tulltjänstemän får också utfärda ordningsbot vid brott enligt 2 § nämnda lag.

Den föreslagna rätten för tulltjänstemän att biträda vid förundersökning av brott mot lagen om transport av farligt gods innebär därför inga mera dramatiska förändringar.

Sjöfartsverket har satt i fråga om inte kustbevakningens möjligheter att medverka vid kontroller av transporter av farligt gods bör övervägas. Trafiksäkerhetsverket har berört bilinspektörers möjlighet att utöva tillsyn av transporter av farligt gods när fordon ändå stoppats för kontroll av beskaftenhet och utrustning.

Jag är för närvarande inte beredd att lägga något förslag i enlighet med vad nämnda remissinstanser har förordat. Dessa frågor måste föregås av mera ingående överväganden innan de kan bli föremål för lagstiftningsåtgärder.

Jag biträder sålunda också förslaget att en tulltjänsteman skall få rätt att biträda åklagare eller polismyndighet vid förundersökning och i vissa fall självständigt kunna vidta vissa utredningsåtgärder.

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,

2. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263),

3. lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Lagförslagen är av sådan beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

4 Specialmotivering till ändringarna i lagen om transport av farligt gods.

4.1 16 §

Paragrafen har tillförts ett nytt andra stycke om ringa brott.

Straffbestämmelsen i 16 § gäller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 9 eller 10 § eller mot förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 13 §, med visst undantag. Enligt 9 § får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om klassificering av farligt gods, om transportmedel och andra transportanordningar, märkning, uppgiftsplikt, säkerhetsutrustning, lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods samt om försiktighetsmått och åtgärder i övrigt. 10 § ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer befogenhet att förbjuda vissa slag av transporter eller föreskriva att vissa slag av transporter får ske endast efter tillstånd eller förhandsanmälan.

I enlighet härmed har i förordningen om transport av farligt gods meddelats vissa bestämmelser i de hänseenden som anges i 9 §. Transportmyndigheterna har vidare bemyndigats att meddela ytterligare föreskrifter.

Bestämmelsen i 2 § lagen om transport av farligt gods anger vad som i lagen förstås med farligt gods. Det är således gods som har ett visst angivet innehåll och som på grund därav vid transport kan medföra skador på människor, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande. Mot den bakgrunden är det naturligt att vid bedömningen av om ett brott skall anses ringa eller inte se på om överträdelsen kan anses ha medfört någon fareökning av betydelse. Härvid är det inte bara fråga om att föreskrifter om t.ex. godsets lastning, förvaring eller hantering har överträtts utan också om t.ex. utmärkningen är felaktig. Osäkerhet om vad godset består av kan ju medföra fördröjning av räddningsinsatser eller sanering efter en olycka. Smärre brister i utmärkningen som saknar egentlig betydelse vid en räddningsinsats kan å andra sidan som regel anses som ett ringa brott, om inte kännedom om godsets egenskaper är viktig för att man skall kunna förebygga långsiktiga skador i miljön vid en eventuell olycka.

En transport blir självfallet mindre riskabel ju mindre mängd av det farliga godset som transporteras. För små mängder gäller lättnader i reglerna. För dessa "frimängder" gäller att dessa får fraktas utan att reglerna tillämpas,

och för "begränsade mängder" krävs endast att vissa av reglerna skall tillämpas. För exempelvis bensin ligger frimängden vid vägtransport på 50 liter. Ett obetydligt överskridande av gränsvärdet för en frimängd kan i många fall bedömas som ett ringa brott.

Vid transporter av farligt gods finns det föreskrifter om särskilda utrustningsdetaljer som skall finnas tillgängliga för att kunna användas vid en eventuell incident. Vissa överträdelser av enklare utrustningsbestämmelser kan ofta betraktas som ett ringa brott när det finns godtagbara substitut lätt tillgängliga. Jag tänker då exempelvis på att någon eller några bromsklossar saknas, vilka kan ersättas med andra föremål som finns tillgängliga i fordonet eller i dess närhet.

Enligt 15 § förordningen om transport av farligt gods skall märkning avlägsnas eller täckas över när ett transportmedel eller enhetslastanordning inte längre innehåller farligt gods. En försummelse i detta hänseende innebär knappast någon ökad risk för omgivningen, utan torde i många fall kunna betraktas som ett ringa brott. Detsamma kan gälla i vissa fall då en felaktig information lämnas om godsets farlighetsgrad som kan komma att medföra för stora säkerhetsåtgärder under transporten eller insatser vid en olycka.

Andra sådana situationer kan föreligga vid smärre brister i transporthandlingarna och i den säkerhetsutrustning som skall finnas tillgänglig vid transporten. Underlåtenhet att medföra befintliga förarbevis och fordonscertifikat bör också kunna ses som ringa brott.

Däremot bör det inte normalt sett betraktas som ett ringa brott om det helt saknas en godsdeklaration enligt 11 § förordningen om transport av farligt gods eller det saknas föreskrivna skriftliga instruktioner enligt 12 § samma förordning.

Den närmare gränsdragningen mellan normalbrottet och ringa brott får överlämnas till rättstillämpningen.

Av 48 kap. 14 § andra stycket rättegångsbalken, RB, följer att riksåklagaren i samråd med rikspolisstyrelsen skall välja ut de brott för vilka ordningsbot skall bestämmas. Enligt tredje stycket samma lagrum är det riksåklagaren som bestämmer de belopp som skall upptagas som ordningsbot.

4.2 16 a §

I första stycket ges åklagare eller polismyndighet som leder förundersökning av brott mot lagen om transport av farligt gods rätt att anlita biträde av tullmyndighet vid förundersökningen. En sådan förundersökningsledare får också uppdra åt en tulltjänsteman att själv genomföra en förundersökningsåtgärd. Förutsättningen för att befogenheten skall få utnyttjas är att det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna. I praktiken torde bestämmelserna komma att tillämpas då tullen på ett eller annat sätt redan är inkopplad t.ex. därför att fordonet har stoppats i samband med en tullkontroll eller att förundersökningsledaren känner till att fordonet är på väg mot en tullstation.

Andra och tredje styckena tar sikte på den situationen att en tulltjänsteman får kännedom om en misstänkt överträdelse av transportbestämmel-

serna innan åklagaren eller polismyndigheten hunnit inleda förundersökning. Han får då själv hålla förhör med den misstänkte och vidta andra åtgärder i syfte att utreda brottet som inte kan uppskjutas utan olägenhet (23 kap. 3 § fjärde stycket RB). Han får också medta någon till förhör (23 kap. 8 § RB), gripa den misstänkte när det finns skäl till anhållande och saken brådskar (24 kap. 7 § RB), ta lös egendom i förvar eller i beslag i vissa fall (26 kap. 3 § och 27 kap. 4 § RB) samt företa husrannsakan, kroppsvisitation eller kroppsbesiktning om det är fara i dröjsmål (28 kap. 5 och 13 §§ RB).

Det bör i sammanhanget påpekas att de befogenheter som tillkommer en tulltjänsteman enligt tredje stycket inte är lika vidsträckta som enligt varusmuggningslagen.

5 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
2. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263),
3. lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

REMISSAMMANSTÄLLNING – Rapporten ”Transport av FARLIGT GODS Tillsyn, utredning, lagföring”

Prop. 1991/92:131
Bilaga

Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över de i rapporten föreslagna författningsändringarna avgetts av statens räddningsverk, statens järnvägar, trafiksäkerhetsverket, sjöfartsverket, luftfartsverket, statens naturvårdsverk, länsstyrelsen i Malmöhus län, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Åkeriförbundet och Sveriges Industriförbund.

Yttranden har dessutom avgetts av Bilspedition Inrikes AB och Sveriges Speditörförbund.

Sammanfattning av remissvaren

Införande av ringa brott

Statens järnvägar, SJ stödjer rapportens förslag om införande av ett ringa brott med enbart penningböter i straffskalan.

Sjöfartsverket delar arbetsgruppens uppfattning att en förändring i straffskalan i sådan riktning att ordningsbot eller strafföreläggande kan tillämpas torde medföra en enklare och effektivare handläggning av denna kategori ärenden.

Luftfartsverket: Luftfartsinspektionen har inget att erinra mot de ändringar som föreslagits, med syfte att förbättra sanktions-, lagförings- och utredningsmöjligheterna.

Länsstyrelsen i Malmöhus län tillstyrker den i rapporten föreslagna ändringen beträffande straffskalan till ordningsbot för mindre förseelser.

Svenska transportarbetareförbundet välkomnar utredningens förslag om ordningsbot samt sanktionsmöjligheter mot utländska näringsidkare och förutsätter att nödvändiga författningsändringar görs. Vi är övertygade om att sanktioner och böter kommer att skärpa efterlevnaden av lagstiftningen.—

Ett fortfarande olöst problem är hur man kan komma tillrätta med företag med en hög frekvens småförscelser. Förbundet anser det därför angeläget att berörda myndigheter fortsätter utreda hur man kan komma tillrätta med näringsidkare som man kan misstänka systematiskt nonchalera gällande bestämmelser även om dessa är av mindre art.

Sveriges åkeriförbund tillstyrker innehållet i rapporten i sin helhet.

Sveriges speditörsförbund och Bilspedition Inrikes AB: Ordningssystemet skulle säkert vara ett praktiskt och effektivt instrument, men vissa tveksamheter har redovisats i rapporten. Begreppet ”ringa brott” måste definieras, d.v.s. vilka förseelser som skall omfattas av ordningssystemet.

Tulltjänstemans rätt att utfärda ordningsbot m.m.

SJ finner inga betänkligheter mot att tulltjänsteman ges rätt att förelägga ordningsbot.

Trafiksäkerhetsverket vill i sammanhanget framföra som sin mening att i en framtida ny organisation för kontroll av fordon på väg bör det övervägas att tillsyn av transporter av farligt gods även bör utföras av bilinspektörer.

Från effektivitetssynpunkt torde betydande vinster kunna göras när fordon som ändå stoppats för kontroll av beskaffenhet och utrustning i förekommande fall även kan kontrolleras med avseende på efterlevnaden av lagen om transport av farligt gods.

Sjöfartsverket: Vid en ändring av lagstiftningen i syfte att möjliggöra för tullen att medverka i förundersökningen bör enligt verket även kustbevakningens möjligheter att medverka övervägas.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har ingen erinran mot förslagen rörande tullens och tullpersonalens medverkan i förundersökningar m.m.

Sveriges speditörsförbund och Bilspedition Inrikes AB: Förvarstagande eller beslag är synnerligen kraftfulla åtgärder som måste hanteras med stor försiktighet och som endast får tillgripas om skälen för åtgärden uppväger det intrång eller men i övrigt som åtgärden innebär för den misstänkte eller annat motstående intresse. Beslut om tillgripande av sådana åtgärder måste enbart fattas av åklagare eller domstol, inte av den enskilde polis- eller tulltjänstemannen vid kontrolltillfället. Det förvarstagande eller beslag, som görs får inte drabba andra "oskyldiga" intressen.

