



Bötesbelopp

Till justitieutskottet

Justitieutskottet har den 4 april 2006 berett trafikutskottet tillfälle att avge yttrande över proposition 2005/06:122 Bötesbelopp jämte motion 2005/06: JuU32.

Enligt riksdagsordningen bereder trafikutskottet ärenden om vägar och vägtrafik samt trafiksäkerhet. Trafikutskottet behandlar därmed i sitt yttrande ärendet med utgångspunkt från vägtrafiksäkerheten och det politiska delmålet om att skapa en säker trafik.

Utskottets överväganden

Propositionen

Av propositionen framgår att det högsta och lägsta beloppet för penningböter har varit oförändrat sedan 1992. Under tiden har såväl den allmänna prisnivån som den allmänna lönenivån ökat. Med hänsyn till den tid som förflutit sedan bötesbeloppen senast ändrades och den ekonomiska utveckling som skett under denna tid finns det, enligt regeringen, skäl att överväga en justering av bötesbeloppen.

En viktig omständighet är vidare, enligt regeringen, att det numera är relativt vanligt förekommande att maximibeloppet för en penningbot, 2 000 kr, eller ett belopp strax därunder, mäts ut. Det gäller vid hastighetsöverträdelse och vid överträdelse av förbudet mot innehav av utrustning som varnar för eller stör radar- och laserkontrollinstrument för hastighetsövervakning. Den stora mängden hastighetsöverträdelse gör således att den övre delen av straffskalan för penningböter utnyttjas i relativt stor utsträckning.

Regeringen bedömer mot denna bakgrund att minimi- och maximibeloppen bör höjas för enstaka brott såväl som för gemensamt straff. I propositionen föreslås att lägsta belopp för penningböter höjs från 100 kr till 200 kr och att högsta belopp för penningböter höjs från 2 000 kr till 4 000 kr samt att högsta belopp för gemensamt straff i penningböter höjs från 5 000 kr till 10 000 kr. Vidare föreslås att lägsta dagsbotsbelopp höjs från 30 kr till 50 kr samt minsta bötesbelopp för dagsböter från 450 kr till 750 kr.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2006.

Motionsförslag

I motion 2005/06:JuU32 av Johan Linander m.fl. (c) framhålls att 2005 dödades 440 personer i trafiken, varav 65 i olyckor där tung lastbilstrafik var inblandad. Det är, enligt motionären, av största vikt att vägtrafiken blir så trafiksäker som möjligt eftersom såväl barn som vuxna dagligen befinner sig i vägtrafiken.

Motionären anser att dagens penningbotssystem premierar brottslighet i trafiken eftersom t.ex. en lastbilschaufför som åker fast för flera trafikförseelser endast behöver betala fullt bötesbelopp för den dyraste förseelsen. Han eller hon får sedan 50 % rabatt på alla övriga böter. Centerpartiet anser att det är självklart att man skall betala fullt ut för varje förseelse och inte premieras av mängdrabatt i enlighet med den modell som tillämpas i dag.

Ett viktigt steg för att förverkliga nollvisionen är att alla håller hastighetsgränserna. I dag betalar man samma belopp för en hastighetsöverträdelse oavsett ekonomiska förutsättningar. Detta innebär att den som är välbärgad inte har samma incitament att hålla hastighetsgränserna som den som har det tuffare ekonomiskt. Centerpartiet menar därför att systemet med fasta böter för fortkörning bör bytas ut mot ett dagsbotssystem som bestäms efter personens individuella ekonomiska förutsättningar.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har tidigare efterlyst en översyn av penningbotssystemet ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Regeringen har därefter i propositionen, Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160) framhållit att det finns skäl att överväga hur penningbotsbeloppen på ett lämpligt sätt kan anpassas till den förändring av främst penningvärdet som skett sedan 1992, då bötesbeloppen senast ändrades. Regeringen ansåg att en sådan förändring snarast borde övervägas. Trafikutskottet välkomnade i sitt betänkande regeringens avsiktsförklaring (bet. 2004/05:TU2). Därefter har Justitiedepartementet genomfört en översyn av högsta och lägsta belopp för penningböter (Ds 2005:41), vilket ligger till grund för regeringens föreliggande förslag, proposition 2005/06:122 Bötesbelopp.

Trafikutskottet bedömer att den föreslagna höjningen av penningbotsbeloppen är ett steg i rätt riktning för att åstadkomma en ökad efterlevnad av gällande trafikregler. Sanktioner vid trafikbrott är enligt utskottets mening ett viktigt instrument för att uppnå den av riksdagen beslutade nollvisionen om att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i den svenska vägtrafiken. Sanktioner är väsentliga ur två synvinklar, dels att förebygga så att människor inte bryter mot trafikreglerna, dels att bestraffa dem som gör det. Trafikutskottet anser vidare att det kan finnas ett behov av att fortsättningsvis följa utvecklingen när det gäller bötesbeloppens storlek för att främja dess preventiva effekt så att de kan bidra effektivt till att riksdagens trafiksäkerhetsmål uppnås. Trafikutskottet har mot denna bakgrund ingen erinran mot regeringens förslag.

När det gäller motion 2005/06:JuU32 har trafikutskottet erfarit att i samband med remissbehandlingen av förslaget till nytt penningbotsbelopp har såväl Vägverket som Vägtrafikinspektionen uppmärksammat att gällande rättsprinciper kan innebära att trafikanter kan få nedsatt bötesbelopp vid flera trafikbrott som lagförs vid samma tillfälle (mängdrabatt). Enligt Riksåklagarens föreskrifter (1998:178) om ordningsbot för vissa brott gäller att vid flera förseelser påförs fullt belopp den förseelse som har högsta boten samt 50 % av beloppet för ytterligare förseelser. Trafikutskottet, som konstaterar att denna fråga ligger utanför det nu aktuella lagförslaget, anser att detta förhållande kan, utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, upplevas som märkligt eftersom ett sådant system ger felaktiga signaler för trafikanterna

och därmed för trafiksäkerheten. Snarare borde ett omvänt förhållande råda: den som bryter mot många trafikregler samtidigt borde bestraffas hårdare i stället för lindrigare.

Trafikutskottet vill vidare i sammanhanget peka på att en viktig faktor för konkurrens på lika villkor inom godstransportnäringen på väg är ett väl fungerande system för verkställighet av påförda böter och avgifter. I dag saknas ett sådant system, vilket innebär att svenska domar och beslut i olika trafikärenden endast i begränsad utsträckning har kunnat verkställas i andra medlemsstater. Inom ministerrådet har man, efter en politisk överenskommelse, fattat beslut om böter som skall vara genomfört i medlemsstaternas lagstiftning senast den 22 mars 2007. Därmed förbättras möjligheten att verkställa svenska domar och beslut i vägtrafikärenden i länderna inom EU.

Trafikutskottet konstaterar vidare att den internationella utvecklingen med en alltmer global marknad innebär att vägtransporterna över gränserna ökar. Det finns därför, enligt utskottets mening, skäl att undersöka vilka sanktionssystem som gäller vid trafikförseelser inom de övriga EU-länderna och i Norge. Om samsynen mellan olika länder inom EU ökar när det gäller utformning av sanktionssystem inklusive storleken på bötesbelopp vid trafikförseelser kan detta förhållande leda till en ökad regelefterlevnad, vilket samtidigt förbättrar möjligheterna för länderna inom EU att uppnå sina trafiksäkerhetsmål. En ökad samsyn om sanktionssystem torde också leda till att man skapar mer likvärdiga konkurrensförhållanden för godstrafiken på väg.

Av regeringens föreliggande proposition om bötesbelopp framgår att frågan om utformningen av påföljdssystemet skall bli föremål för fortsatta analyser och överväganden. Regeringen menar att frågan om bötessystemets utformning är komplex och kräver ingående överväganden. Enligt regeringen är ett viktigt mål att göra påföljdssystemet mer överskådligt och lättare att tillämpa.

Trafikutskottet ser det som angeläget från trafiksäkerhetssynpunkt att regeringen i sina fortsatta överväganden om penningbotssystemets utformning, storleken på bötesbeloppen, frågan om s.k. mängdrabatt samt inför den fortsatta utvecklingen av EU-samarbetet beaktar vad utskottet anfört.

Mot denna bakgrund har trafikutskottet för sin del ingen erinran mot att riksdagen antar regeringens lagförslag samt avstyrker föreliggande motionsförslag.

Stockholm den 20 april 2006

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Peter Pedersen (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-) och Christer Winbäck (fp).