|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr Ju2015/05819/POL |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Justitiedepartementet** |
| Inrikesministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2014/15:755 av Sten Bergheden (M) Indrivning av böter från utländska chaufförer

Sten Bergheden har frågat justitie- och migrationsministern om han avser att ta några initiativ för att EU-medborgare som bryter mot svenska hastighetsregler och fastnar på en fartkamera ska kunna lagföras av ansvarig svensk myndighet. Som arbetet är fördelat i regeringen är det jag som ska besvara frågan.

Automatisk trafikövervakning med kameror (ATK) är ett effektivt verktyg för att förebygga fortkörning, sänka medelhastigheten och öka trafiksäkerheten. Utredningsmässigt medför metoden dock vissa svårigheter jämfört med traditionell trafikövervakning, framförallt genom att det inte alltid är möjligt att identifiera föraren i efterhand. Om fordonet är utlandsregistrerat går det oftast inte att få tillgång till de underlag som krävs utan att använda sig av internationell rättslig hjälp, något som snarare är avsett för allvarligare brottslighet.

EU-direktivet från 2011 har till syfte att förbättra trafiksäkerheten genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Eftersom direktivet främst är anpassat för de medlemsstater som tillämpar ägaransvar och administrativa sanktioner vid trafikbrott har det ett mycket begränsat mervärde för Sverige och andra medlemsstater som tillämpar straffrättsligt föraransvar. Direktivet innehåller inga nya redskap för att underlätta gränsöverskridande utredning och lagföring i dessa fall.

Frågan om att införa någon form av ägaransvar vid trafikbrott som kan övervakas och upptäckas genom ATK har utretts tidigare. Utredningen om ägaransvar vid trafikbrott (SOU 2005:86) analyserade och diskuterade en rad olika modeller och ställde dem i relation till både straffrättsliga principer, rättssäkerhet, effektivitet och trafiksäkerhet. Sammantaget fann utredningen övervägande skäl mot att införa någon form av ägaransvar vid trafikbrott. Majoriteten av remissinstanserna ansåg inte heller att ett ägaransvar borde införas och den förra regeringen uttalade därför att man inte avsåg att vidta några åtgärder i den riktningen. Någon ny översyn av frågan om ägaransvar vid trafikbrott är inte planerad.

Inom EU-samarbetet är det angeläget att Sverige fortsätter att lägga kraft på att förenkla och effektivisera det internationella brottsbekämpande och rättsliga samarbetet i dessa frågor. Regeringen anser att det är viktigt att arbeta för bättre underbyggda lösningar som tar hänsyn till skillnader mellan olika rättssystem och som håller sådan kvalitet att de kan ge mervärde för samtliga medlemsstater.

Stockholm den 19 augusti 2015

Anders Ygeman