

Revision av ordnings- betskatalogen

Remiss – huvuddokument

Remiss
Utvecklingscentrum
Februari 2021
ÅM 2019-1592



Innehållsförteckning

1	Bakgrund.....	2
2	Konsekvenser.....	3
3	Ikraftträdande.....	4
4	Strukturen.....	5
5	Urval av förseelser.....	7
6	Ytterligare differentiering av botbelopp.....	8
6.1	Ytterligare trafiksäkerhetsaspekter.....	9
7	Genomgående justeringar.....	11
7.1	Inledande texttrutor.....	11
7.2	Språkliga justeringar.....	11
8	Vissa förseelser.....	12
8.1	Gulljuskörning.....	12
8.2	3 kap. 79 § trafikförordningen.....	13
8.3	Hjälmkravet.....	14
8.4	Hastighetsöverträdelse.....	16
8.5	Överlast.....	16
8.6	Brott mot förordningen (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).....	17
8.7	Förargelseväckande beteende genom att spela alltför hög musik.....	17
8.8	20 kap. 3 § sjölagen.....	19

1 Bakgrund

Brott som endast har penningböter i straffskalan kan lagföras genom föreläggande om ordningsbot. Detta är ett förenklat förfarande, analogt eller digitalt, genom vilket en polis, eller i vissa fall tjänsteman vid Tullen eller Kustbevakningen, utfärdar böter för vissa i förväg utvalda brott för vilket botbeloppet är på förhand fastställt. Förfarandet har sin absolut största tillämpning vid olika trafikbrott, exempelvis hastighetsöverträdelse. Spannet för botbeloppen sträcker sig från 200 kronor till 4 000 kronor för ett brott. Vid flera brott är det sammanlagda maximibeloppet 10 000 kronor. Detta regleras i 25 kap. brottsbalken.

Föreläggande om ordningsbot ska användas för normalfall av brottet. Finns försvårande eller förmildrande omständigheter bör förfarandet inte tillämpas.

Ett av den förelagde godkänt föreläggande är jämställt med en lagakraftvunnen dom. Under vissa förutsättningar kan föreläggandet angripas lättare än en lagakraftvunnen dom enligt 59 kap. 6–10 §§ rättegångsbalken.

Riksåklagaren väljer enligt 48 kap. 14 § rättegångsbalken, i samråd med Polismyndigheten, ut de brott för vilka ordningsbot får utfärdas och fastställer då också botbeloppen. Ordningbotsinstitutet regleras primärt i 48 kap. rättegångsbalken men också i ordningsbetskungörelsen (1968:199). Polisen har också utfärdat föreskrifter och allmänna råd om ordningsbot, PMFS 2020:9, FAP 261–1.

Riksåklagaren har utfärdat Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. I själva föreskriften regleras hur flerfaldig brottslighet ska hanteras. I de bilagor som finns fogade till föreskriften räknas brotten upp. Föreskriften med bilagor beslutas av riksåklagaren och kungörs i Svensk författningssamling. Bilagorna är föremål för återkommande ändringar då författningarna till vilka de hänvisar ändras och i vissa fall upphävs och ersätts av nya. Senast en fullständig genomgång av samtliga bilagor gjordes var 2006 genom SFS 2006:1137. För att skapa en mer överskådlig och sammanhängande författning görs nu ett omtryck av hela föreskriften.

I samband med detta omtryck föreslås vissa övergripande, och i vissa fall genomgripande, förändringar som beskrivs i inledande avsnitt. Därefter beskrivs vissa viktigare förslag till ändringar av enskilda förseelser. En lång rad mindre förslag till justeringar på detaljnivå beskrivs sedan i läsanvisningarna för respektive bilaga. Materialet är strukturerat så att för varje bilaga finns först läsanvisningar, därefter förslaget till ny bilaga och sist den nu gällande bilagan. Kantstreck markerar ändringar i förslaget som är av betydelse. Endast omnumrering, uppdelning av ledtexter eller liknande har inte här markerats särskilt. Observera att denna remiss och originalbilagorna är skrivna i olika dokumentmallar vilket gör att sidbrytningar m.m. kan ha blivit felaktiga vid sammanfogande till detta dokument. Förhoppningsvis påverkar detta inte läsbarheten.

2 Konsekvenser

Föreskriften reglerar endast påföljderna vid normalfall av brott mot straffbestämmelser i andra författningar. Dessa andra författningar är beslutade av riksdag och regering. Föreskriften innebär med andra ord inte någon ny straffbestämmelse eller annan handlingsdirigerande regel. Med anledning av detta görs bedömningen att det saknas skäl att göra en sådan konsekvensutredning som avses i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

3 Ikraftträdande

Ändringarna som föreslås är omfattande. För att tillräcklig tid ska erhållas för att arbeta om system, trycka om den papperskopia av ordningsbetskatalogen som polismyndigheten alltjämt tillhandahåller m.m. krävs en lång framförhållning. En tid mellan publicering och ikraftträdande om 3 månader bedöms vara rimlig. En alltför lång tid mellan publicering och ikraftträdande skulle riskera att ytterligare tillkommande ändringar måste göras redan innan här föreslagna ändringar trätt ikraft.

Redan nu kan konstateras att bilagorna 2 (brott mot fordonsförordningen avseende motorcyklar) och 7 (kör- och vilotider m.m.) kommer att behöva arbetas om under remisstiden. Detta kommer att remitteras separat.

4 Strukturen

De nuvarande bilagorna har inte någon inbördes logisk ordning då förändringar har gjorts över tid och bilagor upphävts och tillkommit. Det är nu ett bra tillfälle att sortera bilagorna något.

Som tidigare bör de första bilagorna vara brott mot trafikförordningen och brott mot fordonsförordningen, författningar som majoriteten av ordningsbotsförelägganden hänför sig till. De inledande bilagorna bör avse brott som kan begås av alla trafikanter (bilagorna 1–9), därefter brott som kan begås inom ramen för yrkestrafiken (bilagorna 10–17) medan de avslutande bilagorna innehåller resterande brott. En ny bilaga föreslås som avser brott mot sjölagen (1994:1009). Materiellt närliggande bilagor har grupperats i kluster.

Följande struktur föreslås:

	Föreslagen bilageordning	Nu gällande bilageordning
1	Trafikförordningen (1998:1276)	Trafikförordningen (1998:1276)
2	Fordonsförordningen (2009:211)	Fordonsförordningen (2009:211)
3	Lag (2019:370) om fordons registrering och användning	Miljöbalken
4	Förordning (2019:383) om fordons registrering och brukande	Lag (2019:370) om fordons registrering och användning Förordning (2019:383) om fordons registrering och brukande
5	Körkortslagen (1988:488)	Körkortslagen (1988:488)
6	Körkortsförordningen (1998:980)	Körkortsförordningen (1998:980)
7	Vägtrafikskattelagen (2006:227)	Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.
8	Trafikskadelagen (1975:1410)	Förordning (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter
9	Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.	Förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter
10	Förordning (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter	Lag (2006:263) om transport av farligt gods
11	Förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter	Yrkestrafikförordningen (1998:779)
12	Lag (2006:263) om transport av farligt gods	Vägtrafikskattelagen (2006:227)
13	Förordning (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)	Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens
14	Yrkestrafikförordningen (1998:779)	Trafikskadelagen (1975:1410)
15	Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens	Brottsbalken
16	Lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	Ordningsslagen (1993:1617)
17	Taxitrafikförordningen (2012:238)	Järnvägslagen (2004:519)

18	Brottsbalken	Lag (2000:1225) om straff för smuggling
19	Miljöbalken	Sjötrafikförordningen (1986:300)
20	Ordningslagen (1993:1617)	[Upphävd]
21	Järnvägslagen (2004:519)	[Upphävd]
22	Lag (2000:1225) om straff för smuggling	Taxitrafikförordningen (2012:238)
23	Sjölagen (1994:1009)	Lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon
24	Sjötrafikförordningen (1986:300)	[Upphävd]
25	Brott mot lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-10	Förordning (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)
26		Brott mot lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-10

I detta remissdokument går bilagorna genom i den ordning som de redovisas i nu gällande författning.

5 Urval av förseelser

Vid det urval av förseelser som gjorts har utgångspunkten varit de gällande bilagorna. En viss gallring har sedan gjorts utifrån den frekvens med vilken respektive förseelse använts av polisen. Statistik över användningen av olika förseelser, ordningsbetskoder hos polisen, för år 2018 och 2019 har inhämtats från Polismyndighetens rättsavdelning. De koder som använts endast ett fåtal gånger under dessa år har till viss del gallrats bort. I vissa fall har logiskt sammanhängande koder fått vara kvar trots begränsad användning av en av koderna.

En annan faktor som fått genomslag främst inom yrkestrafikområdet är om en lagföring skulle försvåras om möjligheten att utfärda ordningsbotsföreläggande tas bort. Detta resonemang är främst applicerbart på förseelser som ofta kan begås av utländska förare, exempelvis när det gäller transport av farligt gods.

För att fånga upp behov av nya brott i ordningsbetskatalogen har diskussioner förts med Polismyndigheten genom Utvecklingscentrum Mitt och Rättsavdelningen. Kontakter har även förevarit med Kustbevakningen, Tullverket och trafikmyndigheterna vid åklagarkamrarna i Östersund och i Karlskrona.

6 Ytterligare differentiering av botbelopp

En differentiering av botbeloppen föreslås vad avser större delen av brotten mot trafikförordningen och fordonsförordningen så att botbeloppen för tunga fordon sätts 1 000 kronor högre jämfört med lätta fordon.

Även om lagen medger ordningsbotsbelopp från 200 kronor spänner den praktiska straffskalan för en förseelse från 500 kronor till 4 000 kronor. De högre beloppen tillämpas i stort sett uteslutande vid förseelser i yrkesmässig trafik.

Botbeloppet för en viss typ av förseelse ska stå i proportion till hur straffvärd gärningen är. Den grundläggande bestämmelsen om straffvärde återfinns i 29 kap. 1 § brottsbalken som har följande lydelse:

Straff ska, med beaktande av intresset av en enhetlig rättstillämpning, bestämmas inom ramen för den tillämpliga straffskalan efter brottets eller den samlade brottslighetens straffvärde.

Vid bedömningen av straffvärdet ska beaktas den skada, kränkning eller fara som gärningen inneburit, vad den tilltalade insett eller borde ha insett om detta samt de avsikter eller motiv som han eller hon haft. Det ska särskilt beaktas om gärningen inneburit ett allvarligt angrepp på någons liv eller hälsa eller trygghet till person.

Brotten som tas upp i ordningsbotskatalogen är till största delen trafikbrott. Vid sådana brott knyter straffvärdet nära an till hur trafikfarligt det är att åsidosätta regeln eller, omvänt, hur viktigt det från trafiksäkerhetssynpunkt det är att den efterlevs.

Faran vid en trafikförseelse påverkas av en rad olika faktorer. En av de viktigaste faktorerna kan anses vara med vilket fordonsslag som brottet begås. Det är exempelvis typiskt sett farligare att köra för fort med ett tungt fordon än att göra det med ett lätt fordon.¹ Det är på samma sätt farligare när en långfärdsbuss har otillräckliga bromsar än när en personbil har det. Hittills har dock den här skillnaden i farlighet inte föranlett skillnader i ordningsbotens storlek – att köra 45 km/tim på 30-sträcka straffas idag med samma ordningsbotsbelopp vare sig det sker med tung lastbil eller med moped, och detsamma gäller exemplet med bromsarna. En åtskillnad är här motiverad.

Frågan är då i vilken mån och under vilka förutsättningar det finns rättsligt utrymme att göra en förändrad värdering av förseelsernas straffvärde. Systemet med ordningsbot förutsätter visserligen att riksåklagaren etablerar den praxis som ska gälla för de förseelser som omfattas av ordningsbotskatalogen, men det måste självfallet ske inom vissa ramar.

Ordningsbotssystemet har bland annat berörts i departementspromemorian (Ds 2016:15) Normgivning inom åklagarväsendet m.m. Där uttalas bland annat (s. 52):

¹ Kunskapssammanställning utifrån frågeställningen "Hur mycket farligare är en tung lastbil än en personbil om det händer något" Simon Sternlund, Trafikverket, september 2020

När det gäller schablonartade brott är det framför allt frågan om ordningsbotsbeloppet är proportionerligt i förhållande till gärningen som står i fokus, eftersom utrymmet för att ta hänsyn till försvårande eller förmildrande omständigheter som regel är mycket litet. Proportionaliteten kan således vara en faktor som särskilt bör beaktas vid bestämmande av botens storlek. En annan sådan omständighet kan vara att ordningsbotens belopp bör vara proportionerligt i förhållande till andra typer av gärningar där ordningsbot fastställts. Vid vissa typer av trafikbrott, t.ex. överträdelse av hastighetsreglerna eller underlåtenhet att iaktta väjningsplikt, riskerar gärningsmannen att utsätta andra trafikanter för fara medan t.ex. den omständigheten att någon inte medfört körkort eller taxiförarlegitimation är en förseelse av en helt annan karaktär. Det ligger också i sakens natur att den som beslutar om ordningsbotens storlek från tid till annan kan behöva göra justeringar mellan brotten beroende på att rättspraxis har utvecklats eller regelverket i övrigt har ändrats.

Det går inte att peka på några enskilda domstolsavgöranden eller någon enskild regeländring till stöd för att lägga ökad vikt vid med vilket fordonsslag en given överträdelse sker. Samhällsutvecklingen har dock under en följd av år riktat allt mer uppmärksamhet på de faror som är förknippade med tunga fordon och den särskilda aktsamhet som framförande av sådana fordon kräver. En uppdaterad proportionalitetsbedömning ger därför underlag för en ökad differentiering av ordningsbotsbeloppen. Det sker lämpligen beträffande förseelserna i bilagorna 1 och 2, alltså brott mot trafikförordningen respektive fordonsförordningen.

En ändring av botbeloppen för tunga fordon kommer primärt att träffa yrkestrafiken. Det kan konstateras att i de bilagor som träffar uteslutande yrkestrafik, exempelvis kör- och vilotider, så är de högsta botbeloppen redan idag uppe i maxbeloppet 4 000 kronor. I bilagorna som reglerar trafikförordningen och fordonsförordningen används inte högre botbelopp än 3 000 kronor utom för överlast och hastighetsöverträdelser. Ett generellt påslag för tung trafik om 1 000 kronor samtidigt som tabellerna för överlast och hastighetsöverträdelse omarbetas för att motsvara denna höjning är därför rimligt och kommer att göra att botbeloppen blir mer homogena i de olika bilagorna.

Naturligtvis finns vissa brott där fordonsslaget inte spelar någon roll för straffvärdet. Vid dessa brott har inte någon differentiering gjorts.

6.1 Ytterligare trafiksäkerhetsaspekter

Utvecklingen inom trafiksäkerheten har gått framåt och antalet omkomna i trafiken har under senare år sjunkit. Samtidigt visar tillgängliga undersökningar att tung trafik i låg utsträckning följer hastighetsbegränsningar. En undersökning genomförd av försäkringsbolaget Folksam 2019 visade att 65 procent av den tunga trafiken överskred hastighetsbegränsningarna.² Hastigheten har en mycket stor betydelse i trafiksäkerhetsarbetet. Utvecklingen när det gäller i vilken utsträckning tung trafik är inblandade i olyckor är positiv i stort sett i hela Europa men inte i Sverige där utvecklingen tvärtom är sådan att tung trafik i allt större utsträckning är inblandad i olyckor.³

² "Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2019" Amanda Axelsson Folksam forskning 20190805

³ "How to improve the safety of goods vehicles in the EU?" PIN Flash Report 39, European Transport Safety Control, maj 2020

Detta stödjer ytterligare att en differentiering av botbeloppen mellan lätta och tunga fordon är påkallad.

7 Genomgående justeringar

7.1 Inledande texttrutor

Flera av de gällande bilagorna har inledande texttrutor i vilka olika förutsättningar förklaras. Vissa av dessa texter ger endast upplysningar kring vilka författningar som gäller och närmare anvisningar för hur bilagan ska läsas. Vissa texter är av mer generell karaktär, i synnerhet den gällande bilaga 3 rörande brott mot miljöbalken, nedskräpning. Den inledande texten får där närmast karaktären av allmänna råd. Detta sätt att utforma författningstext har underhand ifrågasatts. En översyn av samtliga inledande texttrutor har därför gjorts och de har reducerats så att de endast ger nödvändig information avseende för ordningsboten tillämplig författning och i vissa fall tillämpliga ansvarsbestämmelser. När det gäller bilagan som avser smuggling ges också anvisningar för hur smuggling av flera olika varuslag ska hanteras.

7.2 Språkliga justeringar

I alla bilagor har orden "ej" och "underlåtenhet" bytts ut. I de fall det är möjligt har ordet "inte" använts. I vissa fall har de ersatts med "otillåten". I andra fall har ledtexten fått omformuleras på ett mer genomgripande sätt. I de fall det rör sig om mer betydande omformuleringar kommenteras detta i läsanvisningarna. De vanligare omformuleringarna, som exempelvis "ej" till "inte", kommenteras inte vidare i läsanvisningarna.

8 Vissa förseelser

Här förklaras och motiveras vissa enskilda förslag av större betydelse.

8.1 Gulljuskörning

En differentiering görs av körning mot rött jämfört med körning mot gult sken i korsning.

Genom införandet av vägmärkesförordningen (2007:90) kom gult sken vid en flerfärgssignal att betyda att en fordonsförare ska stanna. Föraren av fordonet behöver dock inte stanna om det skulle innebära fara om fordonet stannas. Då flerfärgssignal visar rött råder inte någon tvekan om det trafikfarliga i att färdas förbi stopplinje eller motsvarande. När signalen visar gult är trafikfaran inte lika påtaglig. Det finns en marginal i förhållande till när övrig trafik kommer ut i korsningen. Det framstår därför som lämpligt att göra en differentiering mellan dessa två situationer. Detta gäller endast en flerfärgssignal i en korsning. Avsikten är att en trafiksignal vid exempelvis en ambulansstation omedelbart ska åttlydas och den avses då falla in i den allvarigare kategorin. Förslaget innebär att den gällande förseelsen 1.2 i bilaga 1 delas upp på två förseelser, 1.3 och 1.4. För rödljuskörning föreslås det gällande botbeloppet 3 000 kronor behållas för lätta motordrivna fordon medan det för körning mot gult föreslås sättas lägre, 1 500 kronor. En differentiering utifrån tunga och lätta fordon föreslås också. Vad avser moped klass II och cykel föreslås botbeloppet 500 kronor oavsett signal då det är det lägsta använda beloppet.

Nr	Brott mot	Ledtext	Ansvar enligt					
			14 kap. 2 §	14 kap. 3 § lätt fordon	14 kap. 3 § tungt fordon	14 kap. 3 § moped klass II	14 kap. 6 §	14 kap. 7 §

1.3	2 §	Inte följt anvisning som meddelats för trafiken genom flerfärgssignal som visar rött eller annan motsvarande trafiksignal		3 000	4 000	500	500	
1.4	2 §	Inte följt anvisning som meddelats för trafiken genom flerfärgssignal som visar gult eller annan motsvarande trafiksignal		1 500	2 500	500	500	

8.2 3 kap. 79 § trafikförordningen

Att ha med för många eller felaktigt placerade passagerare i ett fordon så att fara uppstår tas med i ordningsbetskatalogen.

3 kap. 79 § trafikförordningen (TraF) har följande lydelse:

På eller i ett fordon får passagerare inte tas med i sådant antal eller placeras på sådant sätt att fara kan uppstå.

Att medföra för många eller felaktigt placerade passagerare i en bil eller på en mc är straffsanktionerat genom 4:6 TraF. Botbeloppet för detta brott är bestämt till 500 kronor. Straffansvar finns här för såväl förare som passagerare. Ett behov har påtalats från trafikmyndigheterna och Polismyndigheten att även 3:79 TraF ska tas med i ordningsbetskatalogen. För ansvar enligt 3:79 TraF krävs inte att det rör sig om en bil eller mc, även andra fordon som exempelvis en A-traktor omfattas. Däremot krävs det att fara kunnat uppstå. Detta är en fråga om en bedömning från den rapporterade polismannen. Ett brott som är beroende av en bedömning är generellt sett inte lämpligt för ordningsbetsföreläggande. Mot detta kan sägas att den polisman som utfärdar ett föreläggande i händelse av en huvudförhandling sannolikt skulle åberopas som vittne. Dennes utsaga skulle med största sannolikhet vara avgörande för rättens bedömning av om fara kunnat uppstå eller inte.

Straffansvar finns endast för förare enligt 14:3 TraF, inte passagerare.

Vad avser påföljden har vid en icke fullständig sökning i JUNO nio domar hittats. I fyra av dessa bestämdes påföljden till 500 kronor, ett fall 700 kronor, två fall 1 000 kronor och två fall 1 500 kronor. Botbeloppet bör också relateras till brott mot 4:6 TraF enligt de gällande förseelserna 3.4 – 3.7 i bilaga 1. Botbeloppet för detta brott är 500 kronor. Vid brott mot 3:79 TraF krävs att fara kunnat uppstå. Det är då rimligt att botbeloppet bestäms till något högre än vid brott mot 4:6 TraF. Visst stöd för detta kan också finnas i de avgöranden som hittats.

Sammantaget föreslås att brottet tas med i ordningsbetskatalogen och att botbeloppet bestäms till 1 000 kronor för lätta fordon och i konsekvens med den föreslagna genomgående differentieringen 2 000 kronor för tunga fordon, se 2.73 i förslag till bilaga 1. Botbeloppet för moped klass II föreslås sättas lägre, 500 kronor.

Nr	Brott mot	Ledtext	Ansvar enligt				
			14 kap. 3 § lätt fordon	14 kap. 3 § tungt fordon	14 kap. 3 § moped klass II	14 kap. 6 §	14 kap. 7 §

2.73	79 §	Passagerare tagits med i sådant antal eller placerats så att fara kan uppstå	1 000	2 000	500		
------	------	--	-------	-------	-----	--	--

8.3 Hjälmkrauet

Den nuvarande ledtexten avseende kravet att bära hjälm då en person färdas på t.ex. moped inskränks till att endast avse att hjälmen används. Att hjälmen används på rätt sätt tas bort.

Den nuvarande ledtexten 3.10 i bilaga 1 täcker in användande av hjälm samt att inte "ha hjälmen fastspänd på föreskrivet sätt". Att inte ha hjälmen fastspänd på föreskrivet sätt föreslås utgå då det inte finns något korrekt författningsstöd för detta krav.

4 kap. 9 § trafikförordningen (TraF) har följande lydelse:

Skyddshjälm ska användas av den som färdas med

1. motorcykel,
2. moped,
3. traktor b utan karosseri, eller
4. terrängskoter utan karosseri.

Skyddshjälm behöver inte användas

1. av passagerare som inte fyllt sju år och som använder annat lämpligt huvudskydd,
2. när fordonet inte är i rörelse,
3. vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller liknande område,
4. på en moped som framförs med avstängd motor,
5. i en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller i en tre- eller fyrhjulig moped med karosseri om bilbälte används, eller
6. vid färd med en moped klass II som är konstruerad för att drivas med en tramp och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.

Föraren ska se till att passagerare som är under femton år använder skyddshjälm eller annat huvudskydd i enlighet med bestämmelserna i första och andra styckena.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om undantag från kravet att använda skyddshjälm.

Brott mot 4:9 TraF straffsanktioneras i förhållande till förare genom 14:3 1 p c TraF. Föreskrifter som meddelats med stöd av TraF för tillämpningen av 4:9 TraF straffsanktioneras enligt 14:3 5 p TraF i förhållande till föraren. Förarens ansvar att se till att passagerare

använder hjälm straffsanktioneras genom 14:5 TraF medan passagerares egna ansvar straffsanktioneras genom 14:8 TraF. Ansvarsbestämmelsen avseende passagerare straffsanktionerar inte brott mot föreskrift som meddelats med stöd av TraF för tillämpningen av 4:9 TraF.

Genom bemyndigande direkt i 4:9 TraF har Transportstyrelsen rätt att meddela undantag från kravet från att använda hjälm. Även enligt 13:3 TraF har Transportstyrelsen rätt att meddela undantag från 4:9 1 st. TraF. Transportstyrelsen har också ett bemyndigande enligt 13:7 2-3 st. TraF:

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för övriga frågor i denna förordning. Sådana föreskrifter får gälla

1. att viss utrustning ska vara av en typ som har godkänts av styrelsen eller någon annan myndighet,
2. vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet och innehålla riktlinjer för hur olika värden bör användas,
3. krav på säkring av last på fordon under färd,
4. krav på egenskaper hos lastsäkringsutrustning, och
5. krav på dokumentation vid lastsäkring.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en avsändare och en transportör, vid transport av containrar och växelflak, är skyldiga att tillhandahålla viss information och dokumentation om en containers eller ett växelflaks vikt.

Transportstyrelsen har meddelat "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om skyddshjälm", TSFS 2017:94. I denna anges att föreskriften meddelats med stöd av 13:3 och 13:7 TraF. I föreskriften anges tekniska krav på skyddshjälm men också i 5 §, under rubriken "Användning", hur en skyddshjälm ska vara fastspänd.

De bemyndiganden som finns för Transportstyrelsen enligt TraF kan inte anses omfatta den del av föreskriften som reglerar hur en skyddshjälm ska användas. Det finns alltså inte något lagtekniskt stöd för lagföring av en bristfällig användning av skyddshjälm. Ledtexten i ordningsbrottskatalogen kan därför inte omfatta *hur* skyddshjälmen ska användas endast *att* den ska användas.

Nr	Brott mot	Ledtext	Ansvar enligt					
			14 kap. 3 § lätt fordon	14 kap. 3 § tungt fordon	14 kap. 3 § moped klass II	14 kap. 4 §	14 kap. 5 §	14 kap. 8 §

3.9	9 §	Inte använt skyddshjälm vid färd med motorcykel, moped (endast i föreskrivna fall), traktor b utan karosseri eller terrängskoter utan karosseri	1 500		1 500			1 500
-----	-----	---	-------	--	-------	--	--	-------

8.4 Hastighetsöverträdelse

För att uppnå bättre differentiering mellan lätta och tunga fordon har tabellen omarbetats.

Tabellerna för hastighetsöverträdelse är idag de samma för alla fordon oavsett vilket fordonsslag de tillhör. Vissa typer av fordon har en särskild reglering av den tillåtna högsta hastigheten och då utgår beräkningen av överträdelsen från denna. Vissa fordonsslag kan aldrig komma upp i så höga hastighetsöverträdelser att de övre delarna av tabellerna är tillämplig. Det ovan angivna exemplet med en tung lastbil som framförs alltför fort på en 30-sträcka är möjligen ett undantag men denna gärning skulle också kunna bedömas som vårdslöshet i trafik. För att tabellerna ska vara mer relevanta även för tunga fordon har de omarbetats.

Den upplysning som fanns att allvarigare hastighetsöverträdelser kan rapporteras som vårdslöshet i trafik tas bort från den inledande rutan. Denna upplysning har karaktär av allmänt råd.

Nr	Överträdelse km/tim	Bot när begränsningen är			
		50 km/tim eller lägre		50 km/tim eller högre	
		Lätta fordon	Tunga fordon	Lätta fordon	Tunga fordon
10.1	1-10	2 000	3 000	1 500	2 500
	11-15	2 400	3 400	2 000	3 000
	16-20	2 800	3 800	2 400	3 400
	21-25	3 200	4 000	2 800	3 800
	26-30	3 600	4 000	3 200	4 000
	31-35	4 000	4 000	3 600	4 000
	36-	4 000	4 000	4 000	4 000

8.5 Överlast

Bestämmelserna om överlast har ändrats per den 1 januari 2021. Här föreslås en ytterligare differentiering mellan tunga och lätta fordon.

Fr.o.m. den 1 januari 2021 ersätts begreppet maximilast med begreppet totalvikt i bl.a. 4 kap. 4 § trafikförordningen, se SFS 2020:890. Ordningsbotskatalogen kommer därför inom kort att ändras i denna del. Den kommande ändringen innebär att tabellerna för överskridande av vikterna omarbetats så att den tidigare gällande enda förseelsen har delats upp på fem förseelser, 11.2–11.6, som avser olika fordonsslag. Uppdelningen görs för att uppnå en bättre differentiering mellan tunga och lätta fordon men också för att överensstämja med den s.k. kategoriseringsförordningen (celexnr. 32016R0403). Även vid bestämmande av procentsatserna har hänsyn tagits till denna förordning. När det gäller andra fordon än de som pekas ut direkt i ledtexterna så föreslås nu en differentiering i tunga och lätta fordon. Detta kommer att omfatta exempelvis personbil klass II, traktorer och motorredskap. Av samma anledning som det är relevant att göra en differentiering mellan tunga och lätta fordon vad avser andra förseelser är det motiverat när det gäller viktöverskridanden, se 6 ovan.

8.6 Brott mot förordningen (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

En differentiering görs av botbeloppen utifrån annan unionsreglering.

De nuvarande straffsatserna för brott mot förordningen är genomgående 3 000 kr. Detta framstår som alltför onyanserat i synnerhet mot bakgrund av den s.k. kategoriseringsförordningen (celexnr. 32016R0403) som graderar olika typer av överträdelse som olika allvarliga. Även i relation till andra brott mot exempelvis trafikförordningen framstår botbeloppet 3 000 kronor som högt. De brott mot trafikförordningen och fordonsförordningen som ligger på motsvarande nivå är utpräglat trafikfarliga, exempelvis omkörning vid skymd sikt med personbil eller framförande av personbil med bristfälliga bromsar. Det framstår därför som rimligt att sänka botbeloppen så att dessa kommer att variera mellan 1 000 kronor och 2 000 kronor utifrån hur respektive brott graderas enligt kategoriseringsförordningen.

Vidare korrigeras författningens beteckning. Det noteras också att författningen innehåller en hänvisning till rådets beslut nr 917/2002/EG som framstår som tveksam. Då den svenska författningen innehåller denna hänvisning behålls den i ordningsbrottskatalogen.

8.7 Förargelseväckande beteende genom att spela alltför hög musik

Inskränkningen avseende rätten att utfärda ordningsbot för förargelseväckande beteende föreslås ändras så att föreläggande kan avse spelande av störande hög musik

16 kap. 16 § brottsbalken har följande lydelse:

Den som för ljud på allmän plats eller annars offentligen betar sig på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten, döms för *förargelseväckande beteende* till penningböter.

Ett problem som uppmärksammas alltmer är hög musik som spelas i anslutning till offentliga platser i samband med att företrädesvis ungdomar befinner sig i eller kring bilar som antingen står still eller kör runt. Olika lösningar har föreslagits för att komma till rätta med beteendet bl.a. lagföring för brott mot trafikförordningens regler om störande och onödig körning (4:8 TraF). Enligt uppgift har även försök gjorts att införa lokala ordningsstadgor för att försöka reglera och hindra alltför högljutt spelande. Bestämmelsen avseende störande och onödig körning tar enligt sin ordalydelse sikte på själva körningen och den finns i trafikförordningen som generellt innehåller trafikregler. Att spela alltför hög musik i anslutning till framförandet av fordon kan i och för sig ha trafiksäkerhetsmässiga aspekter (svårighet att uppfatta andra trafikanters ljudsignaler och liknande) men måste anses falla utanför bestämmelsens avsedda

tillämpningsområde. Det är inte heller möjligt att lagföra en person som ansvarig för att ha spelat alltför hög musik om bilen ifråga står stilla.

Här föreslås lösningen att tillämpa straffbudet förargelseväckande beteende, 16 kap. 16 § brottsbalken. Ett antal avgöranden finns från tingsrätter där åtal väckts för detta brott. Straffskalan innehåller endast penningböter varför de formella förutsättningarna för att införa förseelsen i ordningsbrottskatalogen föreligger.

Brottet bygger på en subjektiv bedömning av den polis som gör iakttagelserna. Normalt sett ska ett brott som tas upp i ordningsbotshandboken vara schablonartat, antingen har den misstänkte kört mot rött ljus eller inte (Ds 2016:15 s. 51). Mot detta kan ställas att det under många år funnits andra förseelser som byggts på bedömningar av den rapporterade polismannen. Det ska naturligtvis också noteras att en förelagd person inte behöver godta föreläggandet utan istället kan få en prövning av åklagare och domstol. Den som är mest väl skickad att göra bedömningen torde också vara den tjänsteman som utfärdar föreläggandet. Denne skulle troligen komma att åberopas som vittne i en förhandling och tjänstemannens vittnesutsaga skulle sannolikt i de flesta fall ha en för målets utgång avgörande betydelse. Mot denna bakgrund borde inte något hinder mot att införa brottet i ordningsbrottskatalogen föreligga.

Det är av vikt att en tydlig avgränsning görs så att inte grundläggande fri- och rättigheter kommer att kränkas. Avsikten är endast att träffa musik som spelas på alltför hög volym, inte ett eventuellt stötande innehåll textmässigt. En annan svårighet är att själva spelandet av musiken ofta äger rum i en bil, vilket inte är allmän plats. Om musiken därvid är störande utanför bilen och detta är en allmän plats omfattar straffbudet denna effekt vilket måste avspeglas i ledtexten.

Vid avvägningen av en rimlig påföljd beaktas den praxis som kunnat finnas men en avvägning görs också mot andra förseelser. För offentlig urinerings är idag stadgat penningböter 800 kronor. Detta är en gärning som sannolikt kan uppfattas som mer förargelseväckande än hög musik men som samtidigt inte väcker förargelse hos en lika stor krets av personer i normalfallet. En urinerings är tämligen snabbt övergående medan ett högljutt spelande av musik kan pågå under en längre tid. Beaktas ska också den stadgade påföljden för onödig och störande körning, penningböter 1 000 kronor enligt förseelse 3.9 i gällande bilaga 1. En sådan körning kan dock innehålla ett visst moment av trafikfara.

Sammantaget föreslås att inskränkningen till vad ett föreläggande avseende brott mot brottsbalken i gällande bilaga 15 ändras så att ordningsbot kan utfärdas även för förargelseväckande beteende bestående i spelande av musik som uppfattas som alltför hög på allmän plats. Påföljden föreslås bestämmas till penningböter 800 kronor.

Nr	Brott mot	Föreläggande får endast avse	Bot
1	16 kap. 16 §	Förargelseväckande beteende genom offentlig urinerings	800
2	16 kap. 16 §	Förargelseväckande beteende genom att föra oljud på allmän plats genom att spela musik	800

8.8 20 kap. 3 § sjölagen

En rätt för polis att utfärda ordningsbotsföreläggande för störande och onödig körning med fartyg införs.

20 kap. 3 § sjölagen (1994:1009) har följande lydelse:

Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

Önskemål om möjlighet att skriva ordningsbotsföreläggande avseende detta brott har framförts från polisen. Syftet är främst att direkt kunna lagföra vattenskoterförare som buskör.

Fartyg definieras inte närmare i sjölagen men vattenskotrar har i praxis som rör sjöfylleri bedömts falla under lagens tillämpningsområde. Regeringen har också i promemorian "Förarbevis för vattenskotter" (I2020/02471) konstaterat att en vattenskotterförare omfattas av sjölagens bestämmelser. Föraren är att betrakta som befälhavare och har ett ansvar att köra säkert och inte orsaka skada eller olägenhet för människors hälsa, natur eller miljö.⁴

Någon väl utvecklad praxis har inte kunnat hittas. I RH 2014:54 var huvudfrågan vem som var ansvarig för en finlandsfärjas framförande då fartbegränsningen överskreds och svall orsakade skador. Åtalet för brott mot 20 kap. 3 § sjölagen vann bifall och påföljden bestämdes till penningböter 1 500 kronor.

Problematiken kring vattenskotrar har uppmärksammats alltmer under och efter sommaren 2020. Det måste anses vara lämpligt att polisen får en möjlighet att utfärda föreläggande av ordningsbot för detta brott. Dock är det ett brott som bygger på en subjektiv bedömning av tjänstemannen. Normalt sett ska ett brott som tas upp i ordningsbotshandboken vara schablonartat, antingen har den misstänkte haft bilbälte på eller inte (jfr. Ds 2016:15 s. 51). Mot detta kan ställas att det under många år funnits en motsvarande möjlighet när det gäller trafik på land. Det ska naturligtvis också noteras att en förelagd person inte behöver godta föreläggandet utan kan istället få en prövning av åklagare och domstol. Den som är mest väl skickad att göra bedömningen torde också vara den tjänsteman som utfärdar föreläggandet. Denne skulle troligen komma att åberopas som vittne i en förhandling och tjänstemannens vittnesutsaga skulle sannolikt i de flesta fall ha en för målets utgång avgörande betydelse.

Vid kontakter med Kustbevakningen har även de ställt sig bakom önskemålet. Det ska dock noteras att tjänsteman vid Kustbevakningen idag, enligt 2 § 3 st. ordningsbotskungörelsen (1968:199), endast har rätt att utfärda föreläggande om ordningsbot för brott mot 5 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) och 16 § 3 st. lag (2006:263) om transport av farligt gods.

Nr	Brott mot	Ledtext	Bot
1	20 kap. 3 §	Med fartyg tagit färdväg, hållit hastighet eller annars färdats så att omgivningen i onödan störts	1 500

⁴ "Förarbevis för vattenskotter", I2020/02471, sid. 16