

Stockholm den 7 mars 2006

R-2005/1751

Till Näringsdepartementet

N2005/9216/TP

Sveriges advokatsamfund har genom remiss den 2 december 2005 beretts tillfälle att yttra sig över betänkandet Ägaransvar vid trafikbrott (SOU 2005:86). I anledning härav anför Advokatsamfundet följande.

Utredningen innehåller en genomgång av de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system.

Analysen och probleminventeringen är väl utförd och redigt och klart redovisad. Utredningen lämnar inget förslag.

Enligt Advokatsamfundets uppfattning är den viktigaste slutsatsen av utredningen följande. Även om man godtar att ett system med ägaransvar kan ("borde" enligt utredningen) medföra effektivitetsvinster i trafikövervakningen, är det långt ifrån säkert att sammanvägda och bestående trafiksäkerhetsmässiga vinster därmed uppnås. Till detta kommer de rättsliga invändningar och problem som ett sådant system innebär och som åskådliggjorts av utredningen. Samfundet vill här särskilt peka på möjligheterna för enskilda att förutse konsekvenserna av sitt handlande och också det grundläggande kravet för kriminalisering att det är klandervärda handlingar som skall straffbeläggas – det kan knappast anses vara klandervärd att t.ex. en förälder lånar ut ett motorfordon till ett barn som är behörigt att föra fordonet och inte ur stånd att göra det på grund av t.ex. berusning. Att i en sådan situation ålägga föräldern straffrättsligt ansvar för en hastighetsöverträdelse framstår helt enkelt inte som rimligt. En lämpligare handlingslinje är satsningar på en förbättring av tekniken vid hastighetskontroll genom kameraövervakning.

Sammanfattningsvis bör enligt samfundets uppfattning lagstiftning som innefattar ägaransvar undvaras. Även vid alternativet med en omläggning av systemet till att beivra

hastighetsöverträdelser genom sanktionsavgifter, bör ett strikt ansvar undvikas. De befrielsemöjligheter som därvid alltid måste kunna åberopas, kan bli oöverskådliga, men även upplevas som alltför krävande att i det enskilda fallet fullgöra. Systemet skulle därmed förlora i legitimitet och den handlingsdirigerande effekten minska.

Avslutningsvis vill samfundet peka på vad utredningen berör i avsnitt 7.5.5. Om ett ägaransvar införs för vissa trafikförseelser kan detta användas som argument för att införa ägaransvar, eller ansvar grundat på något annat förhållande, också i annan lagstiftning. Utredningen ifrågasätter om en sådan utveckling verkligen är önskvärd. Samfundet vill för sin del bestämt avstyrka att man slår in på en sådan väg.

**SVERIGES ADVOKATSAMFUND**

Anne Ramberg