

Nr 100

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om föreläggande av ordningsbot m. m.; given Stockholms slott den 1 april 1966.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels föreslå riksdagen att anta härvid fogade förslag till

- 1) lag om föreläggande av ordningsbot,
 - 2) lag angående ändring i lagen den 9 december 1960 (nr 683) om parakeringsbot,
 - 3) lag om ändring i rättegångsbalken,
 - 4) lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott,
- dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till
- 5) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),
 - 6) förordning angående ändrad lydelse av 11 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framläggs förslag till lag om föreläggande av ordningsbot. Lagen är avsedd att möjliggöra en enkel och snabb handläggning av vissa ordningsförseelser, främst trafikförseelser. Lagen innebär att polisman får rätt att under vissa förutsättningar ta upp fråga om ansvar för sådana förseelser genom att utfärda ett föreläggande för den misstänkte. I detta föreläggs den misstänkte ett bötesstraff, kallat ordningsbot, till godkännande. Ordningsboten för skilda förseelser bestäms enligt taxor, som fastställs av riksåklagaren. Om den som har begått förseelsen godkänner föreläggandet, är saken slutligt avgjord. Det föreslås ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma vilka förseelser som får beivras med stöd av lagen.

Lagen om parkeringsbot föreslås bli tillämplig på flera typer av parkeringsförseelser än f. n. Dessutom föreslås att Kungl. Maj:t skall kunna bemyndiga rikspolisstyrelsen att besluta om lagens tillämpningsområde i geografiskt hänseende.

I rättegångsbalken föreslås vissa ändringar för att öka möjligheterna att använda förenklade handläggningsformer i bötesmål. I motsats till vad som nu gäller skall strafföreläggande kunna användas även när det finns målsägande. Undantag avses gälla endast för det fall att målsäganden har förklarat att han ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet eller har begärt att åtal skall väckas. Handläggningen av besvär över strafföreläggande föreslås bli överförd från hovrätt till underrätt. Vidare förordas en förlängning av besvärstiden från en månad till ett år.

I propositionen föreslås dessutom att rättegångsbalkens bestämmelser om ensamdomares behörighet i bötesmål ändras. Till skillnad från vad som gäller f. n. skall lagfaren domare utan nämnd kunna pröva bötesmål, även om målsägande finns och skadeståndsanspråk framställs.

En bakgrund till de processrättsliga förenklingsförslagen är att vissa förslag till ändrade straffskalor inom trafikrätten framläggs. Det föreslås att fängelse skall utgå ur straffskalan för vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen. För ett flertal förseelser mot bl. a. vägtrafikförordningen föreslås övergång från dagsböter till penningböter.

Ändringarna i rättegångsbalken och trafikbrottslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1966, medan övriga ändringar avses gälla fr. o. m. den 1 januari 1967.

1) Förslag

till

Lag

om föreläggande av ordningsbot

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Konungen äger förordna, att 2—10 §§ denna lag skola äga tillämpning beträffande brott, för vilket ej stadgas svårare straff än böter omedelbart i penningar och ej heller normerade böter. Förordnande kan begränsas att avse visst eller vissa polisdistrikt.

Om brott ej hör under allmänt åtal eller om särskilt villkor är stadgat för allmänt åtal, får denna lag icke tillämpas.

2 §.

Fråga om ansvar för brott, som avses i förordnande enligt 1 §, får upptagas genom föreläggande av ordningsbot. Sådant föreläggande innebär att polisman till godkännande förelägger den misstänkte ett bötesstraff, fastställt enligt 4 §.

Är vid ett och samma tillfälle fråga om flera brott, får föreläggande utfärdas endast om det omfattar alla brotten och upptager gemensam ordningsbot för dem.

3 §.

Föreläggande får icke utfärdas, om den misstänkte förnekar gärningen. Detsamma gäller om det föreligger anledning att antaga att brottet bör föranleda ämbetsstraff eller disciplinstraff för krigsman eller att talan om enskilt anspråk kommer att föras.

Föreläggande bör ej utfärdas, om det i annat fall kan antagas vara påkallat att åklagare prövar fråga om åtal för brottet.

4 §.

Riksåklagaren bestämmer för olika brott de belopp som skola upptagas såsom ordningsbot i föreläggande. Därvid bestämmas även grunder för beräkning av gemensam ordningsbot för flera brott.

Om särskilda skäl föreligga, äger riksåklagaren uppdraga åt statsåklagare att i fråga om vissa brott bestämma beloppet för ordningsbot.

5 §.

Föreläggande avfattas skriftligen och undertecknas av den polisman som utfärdar det. Det skall innehålla uppgift om

1. den misstänkte,
2. brottet med angivande av tid och plats för dess begående samt övriga omständigheter som fordras för att känneteckna det,
3. den ordningsbot som förelägges den misstänkte.

6 §.

Föreläggande bör utfärdas i den misstänktes närvaro, varvid denne skall beredas tillfälle att omedelbart godkänna föreläggandet.

Om föreläggande utfärdas i den misstänktes frånvaro eller om misstänkt, som är närvarande när föreläggande utfärdas, behöver rådrum, får polismannen tillstålla honom föreläggandet. Detta skall i sådant fall innehålla anteckning om viss tid, inom vilken föreläggandet skall återställas, försett med godkännande, och upplysning att åtal kan äga rum, om föreläggandet ej godkännes inom förelagd tid.

7 §.

Föreläggande godkännes genom att den misstänkte på föreläggandet undertecknar förklaring att han erkänner gärningen och underkastar sig den förelagda ordningsboten.

Om ordningsboten betalas utan att den misstänkte återställt godkänt föreläggande, anses betalningen som godkännande, om det icke framgår att den misstänkte ej har avsett att godkänna föreläggandet.

8 §.

Har viss tid för godkännande angivits i föreläggande, får fråga om ansvar för brottet ej upptagas på nytt förrän denna tid utgått.

Godkännande, som sker efter delgivning av stämning eller strafföreläggande, är utan verkan.

9 §.

Har föreläggande godkänts, gäller det som dom vilken har vunnit laga kraft.

10 §.

Bestämmelserna i 59 kap. 5—8 §§ rättegångsbalken äga motsvarande tillämpning i fråga om besvär över godkänt föreläggande av ordningsbot. I mål om besvär över sådant föreläggande är allmän åklagare motpart till den misstänkte.

11 §.

Närmare föreskrifter för tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1967.

2) Förslag

till

Lag

angående ändring i lagen den 9 december 1960 (nr 683) om parkeringsbot

Härigenom förordnas, att 1—4 §§ lagen den 9 december 1960 om parkeringsbot skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Konungen må för visst polisdistrikt eller del därav förordna, att 2—5 §§ i denna lag skola äga tillämpning beträffande sådan överträdelse av föreskrift rörande parkering eller annan uppställning eller stannande av motorfordon, som ej är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar.

Konungen äger förordna, att 2—5 §§ denna lag skola äga tillämpning beträffande överträdelse av föreskrift rörande parkering eller annan uppställning eller stannande av motorfordon. Sådant förordnande får avse endast överträdelse som ej är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar.

Konungen beslutar i vilka polisdistrikt eller delar av polisdistrikt som förordnande enligt första stycket skall gälla. Efter Konungens bemyndigande får sådant beslut meddelas även av rikspolisstyrelsen efter samråd med riksåklagaren.

2 §.

Statsåklagaren har att, efter hörande av polismyndigheten, för förseelse som avses i 1 §, såsom parkeringsbot fastställa belopp om lägst fem och högst etthundra kronor. I den mån det finnes lämpligt, må bot bestämmas till olika belopp för skilda slag av förseelser.

Riksåklagaren fastställer belopp om lägst tio och högst etthundra kronor såsom parkeringsbot för förseelse som avses i förordnande enligt 1 §.

3 §.

Har någon — — — — —
Inom polisdistrikt, där enligt Konungens medgivande särskilda med trafikövervakningen sammanhängande uppgifter ombesörjas av trafikövervakare, som ej är polisman, äger jämväl sådan trafikövervakare meddela anmaning.

fastställda boten.

Inom polisdistrikt, där enligt vad som är särskilt föreskrivet vissa med trafikövervakningen sammanhängande uppgifter ombesörjas av trafikövervakare, som ej är polisman, äger jämväl sådan trafikövervakare meddela anmaning.

(Nuvarande lydelse)

Inbetalningen skall ske till myndighet, som har att indriva böter, eller annan myndighet, som Konungen bestämmer.

(Föreslagen lydelse)

Inbetalningen skall ske till myndighet som Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, riksrevisionsverket bestämmer.

4 §.

Om anmaning som avses i 3 § blivit meddelad, skall åtal ej äga rum. Betalas ej *bot* inom tid, som medges för betalningen, utgör anmaningen ej hinder för åtal. Sker betalningen efter delgivning av stämning eller av straffföreläggande, är den utan verkan.

Om anmaning som avses i 3 § blivit meddelad, skall åtal ej äga rum och föreläggande av ordningsbot ej utfärdas. Betalas ej *parkeringsbot* inom tid, som medges för betalningen, utgör anmaningen ej hinder för åtal. Sker betalningen efter delgivning av stämning eller av straffföreläggande, är den utan verkan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1967.

3) Förslag

till

Lag**om ändring i rättegångsbalken**

Härigenom förordnas, *dels* att 1 kap. 4 och 11 §§, 48 kap. 1 § och 59 kap. 6 § rättegångsbalken¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* att i 59 kap. samma balk skola införas två nya paragrafer, betecknade 7 och 8 §§, av nedan angiven lydelse.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

1 KAP.

4 §.

I häradsrätt dömer häradshövdingen med nämnd. Häradsrätten vare dock domför utan nämnd vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen. Lag samma vare i fråga om

I häradsrätt dömer häradshövdingen med nämnd. Häradsrätten vare dock domför utan nämnd vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen. Lag samma vare i fråga om

¹ Senaste lydelse av 1 kap. 4 och 11 §§ samt 48 kap. 1 § se 1964: 166.

(Nuvarande lydelse)

huvudförhandling och syn å stället i brottmål, om målet rör allenast ansvar för brott, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter, och i målet ej förekommer anledning, att målsägande finnes.

(Föreslagen lydelse)

huvudförhandling och syn å stället i mål om brott, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter.

11 §.

Rådhusrätt vare — — — — — och nämnd.

Vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen, vare rådhusrätt dock domför med en lagfaren domare. Lag samma vare i fråga om huvudförhandling och syn å stället i brottmål, om målet rör allenast ansvar för brott, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter, och i målet ej förekommer anledning, att målsägande finnes.

Vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen, vare rådhusrätt dock domför med en lagfaren domare. Lag samma vare i fråga om huvudförhandling och syn å stället i mål om brott, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter.

48 KAP.

1 §.

Skall allmänt — — — — — alla brotten.

Strafföreläggande må ej användas, om anledning förekommer, att målsägande finnes.

Strafföreläggande må ej utfärdas, om målsägande förklarar, att han ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet, eller begärt, att åtal skall väckas.

59 KAP.

6 §.

Den som vill besvara sig över strafföreläggande skall till den hovrätt, där, om åtal väckts, talan mot underrättens dom skolat fullföljas, inkomma med besvärslinlaga.

Besvär skola föras inom en månad, sedan åtgärd för verkställighet av föreläggandet företogs hos den misstänkte. Hovrätten äge, när skäl äro därtill, förordna, att, till dess anordnande föreskrives, vidare åtgärd

Den som vill besvara sig över strafföreläggande skall till den underrätt, som ägt upptaga åtal för brottet, inkomma med besvärslinlaga.

Besvär skola föras inom ett år, sedan åtgärd för verkställighet av föreläggandet företogs hos den misstänkte. Om besvär, som nu sagts, äga i övrigt bestämmelserna i 52 kap. 2, 3 och 5—12 §§ motsvarande

(Nuvarande lydelse)

för verkställighet av föreläggandet ej må äga rum. Om besvär, som nu sagts, äge i övrigt vad i 52 kap. är stadgat motsvarande tillämpning. Över hovrättens beslut må talan ej föras.

(Föreslagen lydelse)

tillämpning. Bestämmelse som avser hovrätt gäller därvid i stället under-rätten.

7 §.

Om fullföljd av talan mot under-rättens beslut i anledning av besvär över straffföreläggande äga bestämmelserna i 49 och 52 kap. motsvarande tillämpning.

Mot hovrättens beslut må talan ej föras.

8 §.

I mål, som avses i 6 eller 7 §, äger rätten, när skäl äro därtill, förordna, att till dess annorlunda föreskrives, vidare åtgärd för verkställighet av straffföreläggandet ej får äga rum.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1966. I fråga om besvär över straffföreläggande, som anförts före nämnda dag, äger dock äldre lag tillämpning.

4) Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649)

om straff för vissa trafikbrott

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

1 §.

Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter.

Där någon ————— två år.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1966.

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1964: 881.

5) Förslag

till

Förordning

om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 65 § 1, 4 och 6 mom., 66 § 2 mom. samt 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

65 §.

1 m o m. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen *avsett motordrivet fordon eller släpfordon*, och eljest med böter, högst *trehundra* kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad härmed.

Den, som — — — — — med dagsböter.

4 m o m. Sökes ej — — — — — med dagsböter.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter, högst *trehundra* kronor.

Om någon, — — — — — sin skyldighet.

6 m o m. Den, som — — — — — med dagsböter.

Till samma — — — — — sjätte stycket.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 §

1 m o m. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen *innebär åsidosättande av föreskrifterna i 3 § 6 mom.*, och eljest med böter, högst *femhundra* kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad därmed.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter, högst *femhundra* kronor.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 §

¹ Senaste lydelse av 65 § 1 mom. se 1961: 297, av 65 § 6 mom. se 1964: 420, av 66 § 2 mom. se 1958: 222, av 67 och 68 §§ se 1965: 763.

(Nuvarande lydelse)

6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjäns-
tevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst *trehundra* kronor.

(Föreslagen lydelse)

6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjäns-
tevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst *femhundra* kronor.

66 §.

2 m o m. Med dagsböter — — — — — om körkort.

Den, som bryter mot 29 § 4 mom., 32 § 5 mom. första stycket eller 37 § 2 mom. sjunde stycket eller åsidosätter i 32 § 3 mom. eller 4 mom. tredje stycket, 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § tredje stycket stadgad skyldighet att till myndighet överlämna körkort, straffes med böter, högst *trehundra* kronor.

Den, som bryter mot 29 § 4 mom., 32 § 5 mom. första stycket eller 37 § 2 mom. sjunde stycket eller åsidosätter i 32 § 3 mom. eller 4 mom. tredje stycket, 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § tredje stycket stadgad skyldighet att till myndighet överlämna körkort, straffes med böter, högst *femhundra* kronor.

67 §.¹

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. Till samma straff dömes den, som överträder föreskrift, meddelad med stöd av 56 § 4 mom.

Med böter, högst *trehundra* kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 45 § 7 mom. andra stycket, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 49 § 3 mom., 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. samt annan än gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Med böter, högst *femhundra* kronor, straffes den, som bryter mot 40 § 1 mom., 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 44 §, 45 § 7 mom. andra styc-

¹ Den föreslagna lydelsen innehåller även de ändringar i paragrafen som upptagits i det med 1) betecknade författningsförslaget i prop. 1965:180.

(Nuvarande lydelse)

stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

(Föreslagen lydelse)

ket eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskriften om förbud mot omkörning strax före eller på obehåkat övergångsställe i 47 § 2 mom., föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 48 a §, 49 § 2, 3 eller 4 mom., 50 § 3 mom., 51 § 1 mom., 52 § 2 mom., 54 § 2 mom., 55 § 1 eller 2 mom. eller 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller föreskrift meddelad med stöd av 56 § 4 mom. eller föreskrifterna i 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller 3 mom. Till samma straff dömes gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Förseelse mot 51 § 1 mom. straffes, om förseelsen avsett motordrivet fordon eller släpfordon, med dagsböter och eljest med böter, högst trehundra kronor.

Befordras med — — — — — fordonets brukande.

För medverkan till gärning som avses i fjärde stycket dömes till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

För medverkan till gärning som avses i tredje stycket dömes till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

68 §.

Bryter någon i annat fall än som sägs i andra stycket mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med dagsböter, dock att överträdelse av bestämmelse, som avses i 61 § 1 mom. b), straffes med böter, högst trehundra kronor.

Bryter någon i annat fall än som sägs i andra stycket mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med böter, högst femhundra kronor, dock att överträdelse av bestämmelse om förbud mot trafik med motordrivet fordon straffes med dagsböter.

Rör bestämmelsen fordons axeltryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § fjärde och femte styckena motsvarande tillämpning.

Rör bestämmelsen fordons axeltryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § tredje och fjärde styckena motsvarande tillämpning.

För någon — — — — — med dagsböter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1967.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 11 februari 1966.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, fråga om *ändring av straffsatserna för vissa trafikförseelser och av formerna för handläggningen av mindre brottmål* samt anför.

Inledning

Trafikmålskommittén tillsattes år 1961 (ledamöter borgmästaren Yngve Kristensson, ordf., advokaten Sten Agvald, häradshövdingen Nils G. Fröding, försäkringsdirektören Lennart Lindstrand och överåklagaren Martin Lundqvist samt experter docenten Carl M. Elwing och poliskommissarien Erik Settergren; direktiv se riksdagsber. 1962: I Ju 46).

Kommitténs arbete, som alltjämt pågår, har inriktats på vissa frågor om påföljdssystemet vid brott och förseelser i trafiken samt på frågor om formerna för utredning och beivrande av trafikförseelser och på andra spörsmål av betydelse för samhällets strävanden mot ökad trafiksäkerhet.

Den 14 maj 1963 avlämnade kommittén ett delbetänkande, benämnt »Trafikmål» (SOU 1963: 27). I betänkandet framläggs förslag av i huvudsak följande innebörd.

Det föreslås att gärningsbeskrivningen för vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott ändras så att endast allvarligare fall av trafikovarsamhet eller vad kommittén har betecknat som väsentlig ovarsamhet faller inom det straffbara området.

Fängelse föreslås skola utgå ur straffskalan i samma lagbestämmelse.

Vidare föreslås att vissa förseelser inom trafikrätten, vilka f. n. är belagda med dagsböter, i stället skall bestraffas med penningböter.

I processrättsligt avseende föreslås förenklade former för handläggning av mindre brottmål. Sålunda framläggs förslag till ett polishöbessystem, kallat ordningsföreläggande, samt förslag till utökat tillämpningsområde för parkeeringsbotssystemet och för strafföreläggande samt vidgad ensamdomarkompetens. Dessutom föreslås en handläggningsform som benämns stämningsföreläggande och är avsedd att möjliggöra skriftlig handläggning av vissa brottmål vid underrätterna.

Det föreslås också att vidareutbildning i trafikfrågor ordnas för domare, åklagare m. fl.

Betänkandet innehåller dessutom en del förslag vilkas prövning inte kräver riksdagens medverkan.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av justitiekanslern (JK), riksåklagaren (RÅ), samtliga hovrätter, rådhusrätterna i Stockholm, Göteborg och Malmö, överbefälhavaren (ÖB), försvarets civilförvaltning, statspolisintendenten, styrelsen för statens polisskola, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, riksrevisionsverket, generaltullstyrelsen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, polismästarna i Stockholm och Göteborg, poliskammaren i Malmö, domstolskommittén, svenska ledamöterna i Nordisk vägtrafikkommitté, polisberedningen, utredningen rörande specialstraffrätten, trafiknykterhetskommittén, statens biltrafiknämnd, Föreningarna Sveriges häradshövdingar, Sveriges landsfiskaler, Sveriges landsfogdar, Sveriges polismästare, Sveriges stadsdomare och Sveriges stadsfiskaler, Kungl. automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Stockholms nämndemanna-förening, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägarförbundet, Svenska polisförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges juristförbund och Trafikförsäkringsföreningen.

ÖB har överlämnat yttranden av cheferna för armén, marinen och flygvapnet. RÅ, överståthållarämbetet och länsstyrelser har bifogat ett stort antal yttranden av myndigheter inom polis- och åklagarväsendet, av några rådhusrätter, länsnykterhetsnämnder m. fl.

Beträffande förslaget om ändrad gärningsbeskrivning i 1 § första stycket trafikbrottslagen är att märka det samband som föreligger mellan denna bestämmelse och trafikreglerna i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648). Äsidosättande av de sistnämnda reglerna är endast delvis kriminaliserat i vägtrafikförordningen. I övrigt följer straffansvar endast om förfarandet faller inom det straffbara området enligt 1 § trafikbrottslagen. Minskas det straffbara området i denna lagbestämmelse, bör man samtidigt pröva om detta motiverar jämkningar i vägtrafikförordningen, exempelvis genom att dess straffbestämmelser kompletteras i viss utsträckning. Därvid är emellertid att beakta att arbete för att nå nordisk enhet-

lighet på vägtrafikens område pågår inom Nordisk vägtrafikkommitté och att man bl. a. prövar möjligheterna att få till stånd överensstämmande trafikregler inom de nordiska länderna. Det kan med hänsyn härtill inte anses lämpligt att nu överväga ändringar av den svenska lagstiftningens trafikregler. Trafikmålskommitténs förslag om ändrad gärningsbeskrivning beträffande vårdslöshet i trafik och därmed sammanhängande frågor om eventuella jämkningar i vägtrafikförordningen bör därför inte prövas, förrän Nordisk vägtrafikkommitté har framlagt sina förslag.

Trafikmålskommitténs förslag om vidareutbildning för domare, åklagare m. fl. innehåller inte några närmare riktlinjer för den praktiska utformningen av utbildningen. Jag är därför inte beredd att ta ställning till detta förslag i dess föreliggande form.

I det följande tar jag upp kommitténs övriga förslag i den mån riksdagens medverkan krävs för deras genomförande.

Gällande bestämmelser m. m.

Vissa straffbestämmelser

Enligt 25 kap. brottsbalken, vilket handlar om böter, gäller som huvudregel att böter skall ådömas i form av dagsböter. Dagsbotsstraffet har två komponenter, dels dagsböternas antal som fastställs främst med hänsyn till omständigheter som hänför sig till brottet, dels dagsboten vars storlek bestäms med hänsyn till den tilltalades inkomster, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt. Den summa som den tilltalade skall betala framkommer genom multiplikation av antalet dagsböter med dagsbotens belopp.

Vid sidan av dagsböter förekommer även böter som bestäms till ett omedelbart i pengar angivet belopp. Denna bötesform skall användas när det straffstadgande, som är tillämpligt på det aktuella brottet, föreskriver ett maximistraff i pengar, ej över 500 kr., eller då böterna enligt det tillämpliga straffstadgandet skall bestämmas efter särskild beräkningsgrund (normerade böter).

Ej sällan förekommer dagsböter och penningböter vid sidan av varandra i samma författning. Så är fallet bl. a. på vägtrafiklagstiftningens område. I *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* är — för att ta några exempel — brott mot flertalet bestämmelser om trafikants uppträdande i trafiken, vissa parkeringsföreskrifter och föreskrifterna om motorfordons beskaflenhet och utrustning belagda med dagsböter. Penningböter förekommer i fråga om bl. a. överträdelser av vissa mindre centrala trafikregler, av föreskrifterna om beskaflenheten och utrustningen av andra fordon än motorfordon och av åtskilliga parkeringsföreskrifter.

Enligt *förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder* föranleder brukande av en moped som inte är i författningsenligt skick dagsböter medan däremot t. ex. åstadkommande av onödigt buller med moped är belagt med penningböter.

Det finns i vägtrafikförordningen ett antal trafiksäkerhets- och ordningsföreskrifter som saknar särskild straffsanktion. I den mån överträdelse av en sådan föreskrift innebär att vägtrafikanten har gjort sig skyldig till trafikfarlig vårdslöshet eller hindrat eller stört trafiken, kan det emellertid bli fråga om att utdöma straff med stöd av *lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott*. Enligt 1 § första stycket denna lag döms vägtrafikant, som brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Är oaktsamheten ringa, skall straff dock inte utdömas.

Förare av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap som ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom döms enligt andra stycket i samma paragraf för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

Att onödigtvis hindra eller störa trafiken på väg är enligt 2 § trafikbrottslagen en förseelse som är belagd med dagsböter.

I övrigt innehåller trafikbrottslagen i 3, 4 och 5 §§ bestämmelser om straff för olovlig körning och andra överträdelser av körkortsföreskrifter, för rattfylleri och s. k. rattonykterhet samt för smitning från olycksplats.

Beträffande förhållandet mellan vägtrafikförordningen och trafikbrottslagen är att märka bestämmelsen i 72 § vägtrafikförordningen att det inte får dömas till straff enligt förordningen för en förseelse som bör beläggas med straff enligt trafikbrottslagen.

I äldre tider förekom endast penningböter som bötesstraff. Dagsbotssystemet infördes år 1931. Den främsta anledningen härtill var att man ville få tillgång till en bötesform som erbjöd bättre möjligheter att ta hänsyn till den tilltalades ekonomiska förhållanden än penningböter. Beträffande användningsområdet i lagstiftningen för dagsböter anförde departementschefen i prop. 1931: 188.

De skäl, som tala för en anpassning av böterna efter betalningsförmågan, gälla uppenbarligen i fråga om samtliga bötesbrott, vid vilka straffets ändamål är att tillfoga den sakfällde ett verkligt lidande. I främsta rummet komma härvid i betraktande sådana brott, som äro uttryck för en rättsstridig vilja hos gärningsmannen. I andra fall avser bötesstraffet, såsom i fråga om vissa ordningsföreskrifter, mera att hos den sakfällde inskräpa vikten av att en sådan föreskrift iakttages. Är brottet av nu sist angivna art, erfordras icke för att straffet skall fylla sitt syfte samma hänsyn till den dömdes förmögenhetsställning. I allmänhet torde i dessa fall redan det förhållandet, att den tilltalade sakfälls, vara nog att från hans sida förebygga en ny överträdelse. Härtill kommer jämväl en annan synpunkt. Omfattningen av de arbetsupp-

gifter, som åläggas domstolarna, bör stå i förhållande till de intressen, varom i varje särskilt fall är fråga. Med hänsyn till vissa ordningsförseelsers talrikhet, särskilt i de större städerna, måste behandlingen ordnas så, att varje särskilt mål icke i alltför hög grad tager domstolens tid i anspråk. Uppenbarligen skulle en för varje tilltalad företagen utredning angående hans förmögenhetsförhållanden motverka detta syfte. Jämväl av denna anledning är det alltså av betydelse, att icke nu ifrågavarande förseelser indragas under dagsbottsområdet. Var gränsen skall dragas mellan de båda lagen av bötesbrott är uppenbarligen en ganska invecklad fråga. Ej minst beträffande den svenska straffrätten, för vilken den nu antydda gruppindelningen av brotten icke är genomförd, möta härvid betydande svårigheter.

Den principiella uppfattningen, att dagsböter bör tillämpas vid allvarligare och penningböter vid lindrigare förseelser, har efter år 1931 inte varit föremål för omprövning. Dess riktighet ifrågasattes inte under arbetet på brottsbalken, som har övertagit strafflagens bestämmelser om bötesstraffet med vissa smärre jämkningar.

Beträffande vägtrafiklagstiftningen berördes frågan om vilka förseelser som borde beläggas med dagsböter resp. penningböter dels i samband med tillkomsten av 1936 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga (prop. 1936: 213, L²U 55, rskr 420), dels i samband med tillkomsten av 1951 års vägtrafikförordning. Enligt vad som uttalades år 1936 borde från dagsbottsstraffet undantas endast sådana överträdelser som kunde karakteriseras som rena ordningsförseelser. År 1951 följde man i stort sett samma norm.

Frågan om fängelse borde användas som påföljd för vårdslöshet i trafik uppmärksammades särskilt under riksdagsbehandlingen år 1951 av förslaget till den nya trafikbrottslagen. I prop. 1951: 30 föreslogs i överensstämmelse med vad 1944 års trafikförfattningssakkunniga hade förordat (SOU 1948: 34) att straffet för vårdslöshet i trafik skulle vara dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Andra lagutskottet (utl. 30), som biträdde propositionen, framhöll att den omdiskuterade straffbestämmelsen skulle täcka även vissa fall av vårdslöshet som måste betecknas som mycket kvalificerad. Det särskilda straffstadgandet för grov vårdslöshet hade avseende endast på förare av bil, motoreykel, traktor eller motorredskap. Även annan vägtrafikant kunde emellertid enligt utskottet tänkas göra sig skyldig till sådan vårdslöshet i trafik att ett frihetsstraff borde följa på brottet, och fängelse borde därför ingå i strafflatituden även för vårdslöshet som inte formellt i lagen betecknades som grov. Riksdagen biföll utskottsutlåtandet (rskr 336).

Vissa processuella bestämmelser

Rättegångsbalkens föreskrifter om brottmål är utformade med tanke på att de skall äga tillämpning på brott av både grövre och lindrigare art. Det är naturligt att huvudreglernas innehåll har betingats i första hand av vad

som ansetts böra gälla beträffande handläggningen av de grövre brottmålen, där rättssäkerhetsintressena gör sig gällande med särskild styrka. I fråga om lindrigare brottslighet har huvudreglerna modifierats så, att enklare processuella förfaranden har möjliggjorts. De modifierade reglernas tillämplighet har i regel gjorts beroende av vilket straff som är stadgat för brottet eller vilket straff som antas bli aktuellt att utdöma i det konkreta fallet. I vissa avseenden är vidare frågan huruvida förenklad handläggning kan komma i fråga beroende av om anledning förekommer att målsägande finns.

Underrätts sammansättning. Vid huvudförhandling i brottmål är sammansättningen beroende av sådana faktorer som nu har antytts. Bestämmelser härom finns i 1 kap. 4, 5, 11 och 12 §§ rättegångsbalken. Huvudregeln är att häradsrätt och rådhusrätt i brottmål skall bestå av en lagfaren domare med nämnd och att i nämnden skall sitta minst sju och högst nio nämndemän. I mål om brott, för vilket inte är stadgat svårare straff än fängelse i ett år och ej heller avsättning, är rätten dock domför med lagfaren domare och tre nämndemän. I vissa fall är rätten domför utan nämnd, nämligen när mål rör endast ansvar för brott, för vilket inte är stadgat svårare straff än böter, och det ej heller förekommer anledning att målsägande finns.

Bestämmelserna om behörighet för lagfaren domare att ensam handlägga brottmål (4 och 11 §§) hade enligt rättegångsbalkens ursprungliga lydelse den innebörden, att rådhusrätt skulle vara domför utan nämnd i huvudsakligen samma utsträckning som enligt gällande lag. Vid häradsrätt skulle motsvarande mål handläggas av en lagfaren domare och tre nämndemän.

Ett förslag som lades fram av 1951 års rättegångskommitté (SOU 1953: 26) gick ut på att rådhusrätt skulle vara domför med ensamdomare så snart böter ingick i straffskalan för det aktuella brottet — alltså oavsett om frihetsstraff också ingick i straffskalan — och dessutom den tilltalade skulle ådömas lägre straff än sextio dagsböter eller böter omedelbart i penningar ettusenfemhundra kronor. I denna sammansättning skulle rätten också kunna pröva enskilt anspråk i anledning av brottet till belopp av högst femhundra kronor. Vid häradsrätt skulle en lagfaren domare och tre nämndemän få motsvarande behörighet.

Rättegångskommitténs synpunkter gav anledning till ett i prop. 1954: 200 upptaget förslag av följande innebörd. I brottmål som endast rörde ansvar för brott, på vilket inte kunde följa svårare straff än böter, eller utom ansvar för sådant brott även enskilt anspråk i anledning av brottet skulle rådhusrätt vara domför med en lagfaren domare samt häradsrätt med en lagfaren domare och tre nämndemän. Detsamma skulle gälla om svårare straff än böter visserligen ingick i straffskalan men sådant straff inte skulle komma i fråga för den aktuella gärningen. Förslaget, som lämnades utan erinran av lagrådet, avslogs i denna del av riksdagen efter hemställan av första

lagutskottet (L¹U 1954: 25, rskr 332). Till stöd för avslaget återopades framför allt betänkligheter mot att bevisprövning skulle överföras på ensamdomare i alltför stor utsträckning.

Sedan år 1959 har för häradsrätternas del gällt samma ordning i fråga om ensamdomarkompetensen som rådhusrätterna redan tidigare hade. I samband med brottsbalkens införande jämkades bestämmelserna något. Ändringen inskränkte sig till att den nu gällande lydelsen — att fråga skall vara om »brott för vilket inte är stadgat svårare straff än böter» — ersatte den tidigare avfattningen »brott varå icke kan följa svårare straff än böter».

Tilltalads skyldighet att inställa sig vid underrätts huvudförhandling. Skyldigheten för den tilltalade att inställa sig vid huvudförhandling inför underrätt i mål om allmänt åtal är enligt rättegångsbalkens bestämmelser delvis beroende av brottets svårhetsgrad. Enligt 21 kap. 2 § är huvudregeln att den tilltalade skall infinna sig personligen. Samma paragraf medger dock undantag från denna skyldighet under förutsättning att anledning saknas att ådöma annan påföljd än böter och att den tilltalades närvaro kan antas vara utan betydelse för utredningen. Hans talan får då föras genom ombud vid huvudförhandlingen. Den tilltalade skall enligt 45 kap. 15 § vid vite föreläggas att inställa sig, oavsett om det krävs personlig inställelse eller inställelse får ske genom ombud. Om den tilltalade uteblir från huvudförhandling eller inställer sig genom ombud när han har förelagts att infinna sig personligen, kan målet enligt 46 kap. 15 § andra stycket ändå företas till avgörande under vissa särskilda förutsättningar. Så är fallet om det inte förekommer anledning att ådöma annan brottspåföljd än böter och saken finnes kunna nöjaktigt utredas. Även målsägandes enskilda anspråk kan prövas i sådant fall.

Vid några tillfällen har satts i fråga om man inte kan mjuka upp föreskriften i 45 kap. 15 § rättegångsbalken om obligatoriskt vitesföreläggande i kallelser som ställs till tilltalade. Därvid har närmast åsyftats en sådan upp-
mjukning när det gäller mål beträffande vilka man inom rätten redan före huvudförhandlingen kan förutse att huvudförhandling enligt 46 kap. 15 § andra stycket skulle kunna genomföras i den tilltalades utevaro. Förslag har framlagts av bl. a. Föreningen Sveriges häradshövdingar i remissytt-
rande över förslag till vissa följdändringar i anledning av brottsbalkens in-
förande, men förslaget upptogs då inte till prövning (prop. 1964: 10 s. 141 och 145). Frågan har också tagits upp i justitieombudsmannens ämbetsbe-
rättelse 1966 s. 235.

Strafföreläggande. Institutet strafföreläggande regleras i 48 kap. rättegångsbalken. Innebörden av institutet är att åklagaren, i stället för att väcka åtal, skriftligen förelägger den misstänkte det straff åklagaren anser böra följa på brottet. Förfarandet får användas vid brott, för vilket är stadgat

endast bötesstraff, dock inte normerade böter. En annan begränsning är att förfarandet inte får utnyttjas, om anledning förekommer att målsägande finns. Det högsta straff som kan åläggas genom straffföreläggande är 40 dagsböter. Dessutom kan egendoms förverkande eller annan sådan särskild rättsverkan intas i straffföreläggandet. Blir föreläggandet inte godkänt, kan åklagaren väcka åtal i vanlig ordning. Om den misstänkte godkänner föreläggandet, gäller detta som dom vilken har vunnit laga kraft. Det finns därför inte något ordinärt rättsmedel för talan mot straffföreläggande. I 59 kap. 5 och 6 §§ rättegångsbalken finns emellertid bestämmelser, avseende en särskild form av domvillobesvär som får anföras i hovrätt.

Vid flera tillfällen har väckts fråga, om inte tillämpningsområdet för straffföreläggande borde vidgas så att det kan användas även när fängelse ingår i straffskalan men endast bötesstraff är aktuellt i det konkreta fallet.

Riksdagens revisorer förordade sålunda redan vid 1950 års riksdag att man borde undersöka bl. a. möjligheten att tillämpa straffföreläggande för det stora antalet bagatellförseelser för vilka fängelse ingick i latituden men där domstolarna så gott som undantagslöst utdömde böter. Första lagutskottet fann emellertid att man på denna punkt måste gå fram med den största varsamhet. Utskottet underströk samtidigt angelägenheten av att man utsondrade särskilda brottstyper med endast böter i strafflatituden (L¹U 1950: 23).

När 1951 års rättegångskommitté (SOU 1953: 26) behandlade institutet, instämde kommittén i det sistnämnda uttalandet av första lagutskottet och avvisade för sin del tanken att straffföreläggande skulle få användas vid brott, när fängelse ingick i straffskalan. Denna kommitténs uppfattning delades av departementschefen (prop. 1954: 200) och riksdagen (L¹U 1954: 25, rskr 332).

År 1958 aktualiserades frågan på nytt genom att de sakkunniga för samordning av åtgärderna mot ungdomsbrottligheten föreslog en utredning om vilka lagändringar som fordrades för att tillgodose önskemålet att straffföreläggande skulle kunna användas vid trafikbrott. Vid detta års riksdag framfördes också förslag (motion 1958: II: B 189) om att straffföreläggande skulle kunna användas även då fängelse ingick i straffskalan för brottet men det var uppenbart att i det konkreta fallet inte blev fråga om annan påföljd än högst 40 dagsböter. Motionären ansåg vidare att det inte förelåg anledning att begränsa institutets tillämpningsområde med hänsyn till målsäganden. I de fall då målsäganden hade förklarat sig ej föra ersättningstalan borde enligt motionären hinder inte föreligga att meddela straffföreläggande. Motionen avslogs av riksdagen. I ärendet anförde första lagutskottet (L¹U 1958: B 13) bl. a. följande.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen har första lagutskottet vid ett par tidigare tillfällen i lagstiftningssammanhang haft anledning överväga omfånget av straffföreläggandeinstitutets tillämpningsområde. Ut-

skottet har därvid, ehuru utskottet ansett vissa skäl tala för en utvidgning av tillämpningsområdet till brott, där fängelse visserligen ingår i straffskalan men sällan eller aldrig ådömes, senast år 1954 stannat för den uppfattningen att strafföreläggande endast bör användas vid egentliga ordningsförseelser och funnit detta ställningstagande föranleda att institutet ej bör ifrågakomma vid brott, som kan medföra frihetsstraff. Visserligen har intet förekommit som tyder på att erfarenheterna från tillämpningen av strafföreläggande hittills varit annat än goda, men utskottet anser icke enbart på grund härav skäl föreligga att på denna punkt frånga sitt tidigare ställningstagande.

En ökad användning av institutet synes i stället, i den mån den är påkallad, vara möjlig att genomföra på andra vägar. Utskottet har tidigare varit inne på tanken att man i detta syfte vid lagstiftningsarbetet på straffrättens område skulle i görligaste mån söka utsöndra de rena bagatellförseelserna till särskilda brottstyper med allenast böter i straffskalan. I motionen har denna tanke ånyo upptagits, och motionären finner särskilt angeläget att en reform efter här skisserade linjer överväges beträffande trafikbrotten. För denna brottsgrupp, vilken utgör den ojämförligt största bland de brott, som i allmänhet medför allenast böter, har förevarande spörsmål helt nyligen aktualiserats genom en framställning till chefen för justitiedepartementet från de sakkunniga för samordning av åtgärderna mot ungdomsbrottsligheten. I denna framställning har nämligen hemställts om en utredning om vilka lagändringar som erfordras för att tillgodose önskemålet att strafföreläggande skall kunna användas vid trafikbrott. Enligt vad utskottet inhämtat överväges för närvarande inom departementet frågan om ärendets fortsatta behandling. Vid kommande undersökning av detta spörsmål torde det även bli nödvändigt att uppmärksamma den i motionen väckta frågan om strafföreläggandeinstitutets utvidgning till att avse även brott, där målsägande finnes. Motionens syfte synes sålunda härigenom komma att bli i avsevärd mån tillgodosett. En mera vittomfattande undersökning, avseende åtskilliga andra brottsgrupper, kan i nuvarande läge icke anses påkallad eller lämplig. Därest den nu antydda vägen visar sig framkomlig och ändamålsenlig är det emellertid enligt utskottets mening önskvärt att efter hand genom denna metod ytterligare vidga området för strafföreläggandeinstitutet.

Åklagares beslut att icke tala å brott. Av de bestämmelser som finns om åklagares behörighet att besluta att inte tala å brott är det främst 20 kap. 7 § 1 rättegångsbalken som är av intresse i detta sammanhang. Föreskriften innebär — i sin sedan den 1 januari 1965 gällande lydelse — att åklagare äger besluta att inte tala å brott, om det är uppenbart att i händelse av lagföring annan påföljd än böter inte skulle komma att ådömas och att den misstänktes lagföring inte är påkallad ur allmän synpunkt. När det gäller brott, för vilka svårare straff än böter är stadgat, har genom åklagarinstruktionen den 29 oktober 1964 (nr 739) sådan prövning som avses i 20 kap. 7 § 1 rättegångsbalken förbehållits vissa angivna högre åklagare, med viss befogenhet dock för RÅ att meddela förordnande även för andra åklagare att verkställa sådan prövning. Dessa bestämmelser finns i 21, 33 och 40 §§ åklagarinstruktionen.

Parkeringsbotslagen. En särskild handläggningsform för beivrande av vissa parkeringsförseelser har skapats genom lagen den 9 december 1960 (nr 683) om parkeringsbot. Lagen är tillämplig, när Kungl. Maj:t har förordnat härom för visst polisdistrikt eller del därav¹. Polisman eller särskild trafikövervakare får enligt lagen till föraren av ett fordon lämna eller på fordonet fästa en skriftlig anmaning att inom viss tid betala en parkeringsbot. Botens belopp för förseelser av detta slag är fastställt av statsåklagare. Sådan anmaning kan meddelas, när »någon» har överträtt föreskrift rörande parkering eller annan uppställning eller stannande av motorfordon och överträdelsen inte är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar. Parkeringsbotslagen kan därför tillämpas endast när bestämmelserna i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen eller i lokala trafikföreskrifter har överträtts. Endast i dessa fall är nämligen straffet f. n. penningböter. Det som utmärker systemet med parkeringsbot är att den skyldige behåller sin anonymitet i så måtto, att det inte sker någon efterforskning vem som har begått överträdelsen om parkeringsboten betalas.

Rapporteftergift. Enligt 14 § andra stycket polisinstruktionen den 3 december 1965 (nr 686) har polisman befogenhet att om brott är obetydligt och klart ursäktligt, underlåta att avge rapport eller att vidarebefordra rapport till åklagare och i stället låta saken bero vid påpekande eller erinran till den felande.

Förundersökningsbestämmelser. I 23 kap. rättegångsbalken finns närmare bestämmelser om förundersökning och utredning i övrigt beträffande brott. Enligt 1 § skall förundersökning inledas så snart på grund av anivelse eller eljest anledning förekommer att brott, som hör under allmänt åtal, har förövats. Förundersökning inleds av polismyndighet eller åklagare (3 §). Enligt 22 § är dock förundersökning inte erforderlig — såvida tillräckliga skäl för åtal ändå föreligger — bl. a. beträffande brott, för vilket inte svårare påföljd än böter är stadgad. Vid förundersökningen skall enligt 21 § protokoll föras. Emellertid får kortfattade anteckningar ersätta protokollet, om det brott som har föranlett förundersökningen kan antas inte föranleda annan påföljd än böter och förundersökningen är av mindre omfattning. Detta följer av 23 kap. 21 § rättegångsbalken och 24 § förundersökningskungörelsen den 19 december 1947 (nr 948, senast ändrad 1964: 686).

Målsägandens ställning i brottmål. I vissa fall är det ett villkor för utnyttjande av förenklade handläggningsformer att anledning inte förekommer att

¹ Sådant förordnande har meddelats för Stockholms polisdistrikt samt för städerna Borås, Eskilstuna, Falun, Gävle, Göteborg, Halmstad, Hålsingborg, Kalmar, Karlskrona, Linköping, Luleå, Malmö, Solna, Sundbyberg, Sundsvall, Uppsala, Västerås och Örebro.

målsägande finns. Detta gäller både strafföreläggande och måls prövning inför ensamdomare. Denna ordning sammanhänger med att målsägande enligt rättegångsbalken har vissa befogenheter dels i ansvarsdelen av ett brottmål, dels när det gäller enskilt anspråk i sådant mål.

Beträffande målsägandes befogenheter i ansvarsdelen gäller i huvudsak följande enligt 20 kap. rättegångsbalken (främst 1, 3, 5, 8 och 9 §§). Han kan väcka åtal för brott, som enligt uttrycklig föreskrift är undantaget från allmänt åtal och får åtalas endast av målsägande. Brott som hör under allmänt åtal äger han ange till åtal hos åklagare eller polismyndighet. För brott under allmänt åtal får målsäganden inte väcka åtal, om han inte har angett brottet och åklagaren har beslutat, att allmänt åtal inte skall äga rum. Beträffande några särskilda brott gäller dock inte dessa villkor. Målsäganden får biträda åtal som har väckts av åklagare. Dessutom kan målsäganden — även om han inte har biträtt åtalet vid den lägre rätten — fullfölja talan till högre rätt. Målsäganden har rätt att under viss förutsättning ta över ett åtal, som har lagts ned av åklagaren. — Om åtal som väcks och förs av målsägande, s. k. enskilt åtal, finns närmare bestämmelser i 47 kap. rättegångsbalken.

Bestämmelser om enskilt anspråk i anledning av brott finns i 22 kap. rättegångsbalken. Talan mot den misstänkte eller annan om enskilt anspråk i anledning av brott får enligt 1 § föras i samband med åtal för brottet. Även annan än målsäganden kan enligt bestämmelserna i 4 § föra talan om enskilt anspråk. Målsägandens ställning har emellertid gjorts förmånligare genom vissa föreskrifter i 2 §. Där stadgas skyldighet för åklagare att förbereda och utföra målsägandens talan mot den tilltalade, om det kan ske utan olägenhet och anspråket inte anses obefogat. Målsäganden har att anmäla anspråket till undersökningsledaren eller åklagaren, om han vill att anspråket skall tas upp i samband med åtalet. Han skall då lämna uppgift om de omständigheter på vilka anspråket grundas. Undersökningsledaren eller åklagaren skall, om det kan ske, i god tid före åtalet underrätta målsäganden när enskilt anspråk kan grundas på brottet. Målsägandens talan om enskilt anspråk genom åklagaren anhängiggörs enligt 45 kap. 4 § andra stycket rättegångsbalken genom ansökan om stämning. Under vissa förutsättningar har åklagaren och målsäganden enligt 5 § andra stycket i samma kapitel även efter åtalet möjlighet att utan stämning väcka talan mot den tilltalade om enskilt anspråk på grund av brottet. I 20 § andra stycket förundersökningskungörelsen föreskrivs bl. a. att i förundersökningsprotokollet skall antecknas om målsägande ämnar föra ersättningstalan i anledning av brottet samt de uppgifter som behövs rörande målsägandes enskilda anspråk i de fall då åklagaren förbereder även målsägandens talan. När åklagare inte avser att föra målsägandens talan om enskilt anspråk brukar han underrätta målsäganden om vad denne har att iaktta, om han vill föra talan själv. Målsägande, som har angett brottet eller

har anmält enskilt anspråk på grund av brottet, bör vidare enligt 14 § förundersökningskungörelsen underrättas, därest förundersökning läggs ned eller beslut fattas att åtal inte skall väckas.

Allmänna synpunkter

Statistiska uppgifter om trafikens och trafikmålens utveckling

Motorfordonstrafiken har under 1950-talet och 1960-talet ökat i alltmer stegrad takt. Trafikens snabba tillväxt belyses av följande siffror angående antalet bilar och bussar som vid slutet av resp. år var införda i centrala bilregistret.

År	Antal
1950	344 953
1955	754 895
1960	1 324 021
1961	1 438 947
1962	1 561 814
1963	1 696 687
1964	1 809 536

Antalet var sålunda vid utgången av år 1964 mer än fem gånger så stort som vid utgången av år 1950. Under 1960-talet har ökningen varje år överstigit 100 000 fordon och man har anledning att räkna med en fortsatt hastig utveckling med alltmer stegrad trafikintensitet.

Utvecklingen har medfört en betydande stegring av antalet trafikolyckor. Detta framgår av den officiella statistiken beträffande de trafikolyckor som har föranlett polisundersökning. Medan 21 580 olyckor polisundersöktes 1950, hade antalet 1955 stigit till 46 754 och var 1960 58 605. Ökningen har fortsatt under åren 1961—1964. Under åren 1961, 1962, 1963 och 1964 var antalet olyckor sålunda 60 863, 62 557, 63 711 (prel. siffra) och 63 761 (prel. siffra). Enligt inhämtade upplysningar har motsvarande siffra för 1965 beräknats till ca 62 500. I detta sammanhang måste emellertid betonas att den officiella statistiken inte täcker alla fall, eftersom åtskilliga trafikolyckor inte kommer till polisens kännedom eller i varje fall inte föranleder rapport. Som en jämförelse kan nämnas att antalet trafikskadefall som anmäldes till trafikförsäkringsföretagen 1950 utgjorde ca 56 900, 1962 ca 278 100, 1964 ca 320 000 och 1965 ca 363 000. Antalet anmälningar var alltså 1965 mer än sex gånger så stort som 1950.

Med den växande trafiken har följt en ökning av antalet vägtrafikbrott. Följande tabell visar att antalet personer som genom dom eller genom godkänt strafföreläggande har fällts till ansvar för vägtrafikbrott har ökat kraftigt under 1950-talet och 1960-talets första år. För att belysa hur stor del av

arbetsbelastningen vid våra domstolar och åklagarmyndigheter som utgörs av trafikmål har i tabellen också upptagits det totala antalet personer som har fällts till ansvar för brott.

År	Till ansvar för brott fälda personer	Därav för vägtrafikbrott
1950	173 888	68 513
1955	269 083	164 336
1960	433 806	288 472
1961	414 930	270 235
1962	368 678	222 505
1963	359 653	205 978
1964	374 294 (prel. siffra)	212 889 (prel. siffra)

Tabellen ger vid handen att antalet personer som år 1964 fälldes till ansvar för vägtrafikbrott var mer än tre gånger så stort som år 1950. Av tabellen framgår också, att under 1960-talet mer än 60 % av samtliga genom domar eller strafförelägganden fastställda straff har avsett brott och förseelser som har samband med trafiken.

I tabellen ingår emellertid inte de fall då parkeringsförseelser har beivrats enligt lagen om parkeringsbot, som trädde i kraft den 1 januari 1961 och som under perioden 1961—1964 successivt gjordes tillämplig i våra folkrikaste polisdistrikt. Under 1961 gjordes 52 758 inbetalningar enligt denna lag, medan motsvarande siffror för 1962, 1963 och 1964 var 145 762, 200 597 och 252 189. Beaktas dessa siffror, framstår stegringen av antalet brott och förseelser i trafiken som än mer markerad. Om de parkeringsförseelser som har beivrats enligt lagen om parkeringsbot medräknas, var antalet brott och förseelser i trafiken 1964 sålunda mer än sex gånger så stort som 1950. Påpekas bör att den nedgång i antalet för vägtrafikbrott straffade personer, som enligt tabellen har ägt rum efter 1960, har sin förklaring i det förhållandet att lagen om parkeringsbot under åren 1961—1964 har tillämpats i ett stort antal fall som inte har medräknats i tabellens siffror.

I detta sammanhang är det också av intresse att konstatera hur vägtrafikbrotten fördelar sig på olika typer av förseelser. Det kan hänvisas till det statistiska material som har redovisats i kommittébetänkandet (s. 14). Som komplettering till detta material kan nämnas att antalet personer som fälldes till ansvar för förseelser mot vägtrafikförordningen under åren 1962, 1963 och 1964 utgjorde 179 042, 163 985 och 169 733. Antalet personer som fälldes till ansvar enligt 1, 2 eller 3 § trafikbrottslagen var under samma år sammanlagt 34 071, 34 011 och 34 100.

Enligt rättegångsbalkens regler kan mål, vari åtal skall äga rum, avgöras antingen genom dom av rätten eller genom den misstänktes godkännande av strafföreläggande. Fördelningen mellan dessa handläggningsformer framgår av följande uppställning.

År	Vid allmän underrätt slutligt avgjorda brottmål	Personer som erhållit strafföreläggande
1950	71 525	95 050
1955	80 403	—
1960	110 762	314 097
1961	117 966 ¹	286 850
1962	115 043 ¹	246 530
1963	113 574 ¹	240 091
1964	—	254 907

Att antalet strafförelägganden under perioden 1961—1964 är lägre än 1960 förklaras av vad som tidigare har nämnts om lagen om parkeringsbot och dess tillämpning.

Uppställningen visar att mer än två tredjedelar av brotten har kunnat beivras genom strafförelägganden. Antalet brottmål, som har avgjorts av domstol, var emellertid 1963 ca 42 000 fler än 1950.

Av det statistiska material som har redovisats i betänkandet (s. 18) framgår att antalet balanserade brottmål och tvistemål vid de allmänna underrätterna har ökat påtagligt trots arbetskraftsförstärkningar och rationaliseringsåtgärder. Antalet balanserade mål utgjorde sålunda vid utgången av 1961 30 716 och var närmare tre gånger så stort som 1949. Tilläggas kan att antalet balanserade mål därefter inte har kunnat påtagligt nedbringas. Sålunda var antalet balanserade mål vid utgången av 1963 30 638, varav 21 549 brottmål, och den 30 juni 1965 29 900.

Kommitténs allmänna synpunkter och huvuddragen i förslagen

Mot bakgrunden av statistiska uppgifter angående trafikens och trafikförseelsernas utveckling konstaterar kommittén att den sedan 1950-talets början snabbt fortgående stegringen i trafikintensiteten har medfört många och svåra problem för samhället. Trafikolyckorna utgör kanske det viktigaste av dessa. Ett utmärkande drag för utvecklingen är att antalet trafikförseelser har stegrats kraftigt, vilket lett till att under 1960-talets första år närmare 70 % av samtliga i landet utdömda straff avsett förseelser som sammanhänger med trafiken.

En betydelsefull fråga är enligt kommittén hur en bättre efterlevnad av trafikreglerna skall kunna åstadkommas. Utöver vikten av god förarutbildning och upplysningsverksamhet framhåller kommittén särskilt betydelsen av att trafikövervakningen intensifieras så att ökade garantier skapas för att trafikreglerna följs. Tanken att bereda polisen ökat utrymme för trafikövervakning är ett argument som åberopas för flera av kommitténs förslag.

¹ Siffran för 1961 är preliminär. Siffrorna fr. o. m. 1962 innefattar i motsats till tidigare år även bötesförvandlingsmål.

Kommittén går vidare in på frågan om gällande *straffrättsliga regler* för trafikbrott är ändamålsenligt utformade. Kommittén förklarar bl. a. att den i ett kommande betänkande ämnar överväga i vad mån det är möjligt att ersätta straffet med andra åtgärder från samhällets sida. I det föreliggande betänkandet uppehåller sig kommittén särskilt vid frågan om en viss avkriminalisering inte skulle vara av värde. Då resonemanget i den delen i huvudsak hör samman med förslaget om en minskning av det straffbara området enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen — vilket förslag som jag förut har nämnt inte tas upp till prövning i detta sammanhang — förbigås kommitténs närmare synpunkter här.

En annan synpunkt, som kommittén i flera sammanhang återkommer till (s. 15, 31—32, 37, 67 och 69), avser att ett mer nyanserat betraktelsesätt bör anläggas när det gäller trafikförseelser av olika svårhetsgrad. Bl. a. anses en klarare åtskillnad böra göras mellan överträdelser av sådana trafikregler som är av väsentligen ordningsmässig natur och sådana trafikbrott som bör hänföras till den egentliga kriminaliteten. Kommittén finner denna och även andra synpunkter tala för att man beträffande de förstnämnda förseelserna bör stadga penningböter i stället för dagsböter som f. n. föreskrivs i stor utsträckning inom trafikrätten. En åtskillnad av detta slag skulle också understrykas, om de mer ordningmässiga förseelserna inte bara belades med endast penningböter utan också kunde handläggas i särskild handläggningsordning. Även när det gäller allvarigare trafikförseelser pekar kommittén i flera sammanhang på att straffsatsernas utformning har betydelse för den ordning som skall gälla för förseelsernas beivrande.

Kommitténs överväganden i fråga om de straffrättsliga reglerna har lett till förslaget att fängelse bör utgå ur straffskalan för vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen. Vidare föreslår kommittén att vissa förseelser inom trafikrätten, vilka f. n. bestraffas med dagsböter, i stället skall bestraffas med penningböter. I övrigt har kommittén under hänvisning till den utredning som pågår inom Nordisk vägtrafikkommitté ansett sig inte böra gå in på frågor om ändringar i vägtrafikförordningens straffbestämmelser. Kommittén nämner att denna utredning kan tänkas leda till förslag om en ytterligare ökning av antalet trafikregler av ordningskaraktär.

Vid sin behandling av *processrättsliga frågor* framhåller kommittén behovet av förenklade handläggningsformer för ordningsförseelser och mindre brottmål i övrigt. Kommittén erinrar om att rättegångsbalkens bestämmelser för mindre brottmål är utformade utan att man då kunde förutse den starka ökningen av antalet trafikmål som skulle komma. Genom senare lagstiftning har nya möjligheter till enklare avgöranden skapats endast för parkeringsförseelserna.

Kommittén konstaterar att huvuddelen av de enklare målen avgörs genom strafföreläggande. Även om strafföreläggande är en förhållandevis

okomplicerad handläggningsform belastar arbetet därmed både polis och åklagare. Kommittén anser att handläggningen bör förenklas i syfte att åstadkomma snabbare avgöranden och mindre utredningsarbete.

Även vid underrätterna ökar antalet mål ständigt, framhåller kommittén, och detta har medfört att arbetsbalansen inte har kunnat bemästras trots arbetskraftsförstärkningar och rationaliseringsåtgärder. Målbalansen har i det närmaste tredubblats sedan rättegångsbalken infördes (jfr statistik i betänkandet s. 18). Denna utveckling anser kommittén betänkelig. En alltför långsam handläggning vid domstolarna medför stora nackdelar från rätts-säkerhetssynpunkt. Vittnens och parterers minnesbilder förflyktigas eller för-svagas. Det material som ligger till grund för domstolens avgörande blir härigenom sämre. Statistiska uppgifter (betänkandet s. 18—19) tyder på att omkring 50 % av brottmålen vid underrätterna är trafikmål. Det finns enligt kommittén anledning förmoda att den verkliga arbetsbelastningen på grund av trafikmålen i vart fall inte understiger 50 %. Detta visar att den stora tillströmningen av trafikmål i hög grad återverkar på handläggningen även av övriga målkategorier och också indirekt medverkar till fördröjning-arna inom inskrivningsväsendet.

Kommittén betonar särskilt vilket värde det från trafiksäkerhetssynpunkt skulle ha om beivrandet av trafikförseelserna kunde ske snabbt. Kommittén erinrar bl. a. om att 1953 års trafiksäkerhetsutredning har framhållit att den långsamma rättsskipningen i trafikmål framstår som ett synnerligen allvarligt missförhållande från trafiksäkerhetssynpunkt (SOU 1957: 18 s. 305 och 327). Det förhållandet, att straffet även för ringare och erkända förseelser kommer flera månader och ofta längre tid efter det att den straff-bara handlingen har begåtts, finner också trafikmålskommittén betänkligt. Inte minst för trafikdisciplinen och därmed också trafiksäkerheten skulle det vara av vikt, om reaktionen på en felhandling i trafiken kunde komma omedelbart. Den pedagogiska och psykologiska betydelsen av straffet skulle säkerligen ökas i hög grad, om sambandet mellan förseelsen och straffet kunde stå mera klart för den felande. Vid den nuvarande långsammare handläggningen upplöses detta samband och bötesbeloppet kan komma att betraktas som en bland många andra utgifter för bilen och dess drift.

Det är enligt kommittén angeläget att förenklingar genomförs som kan minska belastningen på de rättsvärdande organen. I fråga om domstolarna och åklagarväsendet föreligger stora svårigheter att få kompetent personal i erforderlig utsträckning redan inom nuvarande personalram. Kommittén finner det tveksamt, om det är praktiskt möjligt att behålla nuvarande kompetenskrav och samtidigt väsentligt utvidga domar- och åklagarkåren. I sakens natur ligger att antalet domare och åklagare inte kan ökas hur mycket som helst. Det är ett starkt samhälleligt intresse att även den juri-diskt kvalificerade arbetskraften utnyttjas för väsentliga uppgifter.

Kommittén anser vidare att möjligheterna att koncentrera polisens ut-

redningsarbete till de svårare trafikhändelserna bör uppmärksammas särskilt. Polisens olycks- och brottsförebyggande verksamhet måste vara det primära även inom trafiken. Det torde vara allmänt erkänt att en effektiv trafikövervakning utgör en av de mest väsentliga faktorerna, när man skall söka förebygga trafikolyckor. Erfarenheten visar t. o. m. att enbart närvaron av polis på vägarna lugnar trafikrytmen. Tillgången på polispersonal för dessa uppgifter är och torde även i fortsättningen förbli begränsad. Det är därför av vikt att tillgänglig personal utnyttjas effektivt och i största möjliga utsträckning används för övervakande uppgifter på vägar och gator.

Kommittén framhåller att det i trafiksammanhang ej sällan är fullt klart när en överträdelse av en trafikföreskrift föreligger. Det är enligt kommitténs mening inte försvarligt att sådana fall skall föranleda tyngande utredning, om inte särskilda skäl motiverar detta. Kommittén ser det som en angelägen uppgift att söka begränsa polisens skrivbordsarbete och härigenom åstadkomma att polispersonalen utnyttjas mera effektivt.

Kommittén gör vissa uttalanden om de allmänna principer som kommittén har följt, när den har utformat sina förslag i olika handläggningsfrågor. Kommittén understryker att en förenkling av handläggningen inte får ske på bekostnad av den grundläggande principen att en misstänkt, även vid den enklaste förseelse, skall ha möjlighet att få sin sak bedömd av domstol om han så önskar. På grund härav begränsar kommittén sina överväganden om möjliga förenklingar huvudsakligen till fall då den misstänkte inte har någon erinran mot en mera summarisk handläggning. Det kan visserligen göras gällande att det i brottmåls-sammanhang är felaktigt att ta hänsyn till den misstänktes inställning till den ena eller andra handläggningsformen. Kommittén anser det emellertid uppenbart att det i praktiken inte är lämpligt att handlägga mål om en enklare förseelse på samma sätt som ett grövre brottmål. Redan enligt gällande rätt finns stora skillnader. Kommittén erinrar samtidigt om att polis, åklagare och domstol alltid har att tillse att ingen förklaras skyldig till en förseelse, om utredningen inte är tillfredsställande. Detta gäller oavsett vilken handläggningsform som väljs.

Kommitténs utredning begränsas inte till trafikmålen. Enligt kommitténs uppfattning är olikheten mellan dessa mål och övriga mindre brottmål inte så stor att den kan motivera en skillnad i handläggningsformerna. I fråga om ett polisbötssystem begränsar dock kommittén väsentligen sina närmare överväganden till trafikförseelserna och fylleriförseelserna.

Kommittén anser det vara angeläget att inte låsa fast handläggningen av en förseelse vid en viss bestämd form. Den enskilde måste ha full frihet att, givetvis med de begränsningar som rättsordningen redan nu föreskriver, kräva sådana rättssäkerhetsgarantier som han anser tillfredsställande. Även för de rättsvårdande organen är det av vikt att de processuella reglerna erbjuder så stor valfrihet som möjligt. Endast genom en sådan ordning kan

handläggningen göras smidig i det enskilda fallet och de rättssäkerhetsgarantier iakttas som är rimliga med hänsyn till omständigheterna.

Som allmän bakgrund till sina förslag lämnar kommittén en redogörelse för handläggningen av mindre brottmål i vissa främmande länder (betänkandet s. 219—237).

Kommitténs olika förslag i handlägningshänseende går bl. a. ut på att gränsdragningarna för förenklade handlägningsformers användningsområden skall bli annorlunda än f. n. Kommitténs detaljförslag beträffande skilda instituts utformning redovisas närmare i det följande. Översiktligt kan emellertid förslagen — mot bakgrunden av vad som förut i avsnittet om gällande rätt har sagts om nuvarande gränser för förenklade handlägningsformers tillämpningsområden — sammanfattas sålunda.

1. För en del av de förseelser som f. n. hör till strafföreläggandeområdet föreslås den nya handlägningsformen ordningsföreläggande, varvid i princip handläggningen skall ankomma på polisman. Förfarandet föreslås avse vissa förseelser, för vilka inte är stadgad annan påföljd än penningböter, dock ej normerade böter.

2. En annan kategori av förseelser som också faller inom strafföreläggandeområdet, nämligen vissa parkeringsförseelser på vilka parkeringsbottlagen nu inte är tillämplig, föreslås bli omfattade av denna lag. Detta resultat avses bli nått genom ändringar i straffsатserna så att förseelserna kommer att förskylla endast penningböter.

3. Tillämpningsområdet för strafföreläggande föreslås vidgat så att det omfattar även fall då anledning förekommer att målsägande finns men målsäganden dels har underlåtit att ge till känna att han vill engagera sig i ansvarsdelen av målet, dels förklarat att han inte ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet.

4. För brott, för vilka inte är stadgat svårare straff än fängelse i sex månader och som i det enskilda fallet anses förskylla endast böter, föreslås en ny handlägningsform. Medan lagföring för brott av denna art f. n. måste ske vid domstol (ordförande och tre nämndemän) enligt de för brottmål i allmänhet gällande reglerna, föreslås att i stället åklagaren i s. k. stämningföreläggande skall kunna förelägga den misstänkte ett bötesstraff till godkännande. Sker godkännande, skall åklagaren enligt förslaget omedelbart sända in det godkända stämningföreläggandet till rätten, som antingen skall (med ensamdomare och utan huvudförhandling) meddela dom i överensstämmelse med föreläggandet eller, om så anses behövt, besluta att målet skall utsättas till huvudförhandling för handläggning i den ordning som gäller för brottmål i allmänhet. Även frågor om skadestånd och förverkande skall enligt förslaget kunna avgöras inom ramen för stämningföreläggandeinstitutet. Beträffande målsägandes ställning föreslås samma reglering som nyss har angivits i anslutning till förslaget angående straffföreläggande.

5. Beträffande reglerna om domförhet föreslås att lagfaren domare skall ges behörighet att ensam pröva även enskilda anspråk i mål om ansvar för brott, varå inte kan följa svårare straff än böter. I detta förslag ligger även att ensamdomarkompetensen skall omfatta också mål i vilka anledning förekommer att målsägande finns men denne inte för talan.

Som framgår av den lämnade översikten är en gemensam förutsättning för flera av förslagen (punkterna 3—5 och i realiteten även punkt 1 i den mån målsägande kan förekomma) att förenklad handläggning inte vidare — såsom fallet f. n. är enligt 1 kap. 4 och 11 §§ samt 48 kap. 1 § rättegångsbalken — skall vara utesluten så snart anledning förekommer att målsägande finns.

Remissyttrandena

När det gäller kommitténs överväganden rörande de straffrättsliga reglernas utformning på trafikrättens område, har remissinstansernas uttalanden till väsentlig del avsett det förslag som inte nu tas upp till prövning, nämligen förslaget om begränsning av det straffbara området enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen. Men även de ändringar i straffskalorna för olika trafikbrott som ifrågasatts av kommittén har föranlett uttalanden i många remissyttranden. Redovisningen av remissutfallet i den delen kommer att ske i det följande, sedan en mer detaljerad redogörelse har lämnats för kommitténs förslag i straffrättsligt hänseende. Det bör dock anmärkas att en del av de allmänna omdömena i de yttranden, som strax skall återges, torde åsyfta inte endast de processuella förslagen utan också de straffrättsliga.

Beträffande handläggningsfrågorna har de allmänna erfarenheter och synpunkter som kommittén har lagt till grund för sina förslag berörts i ett stort antal remissyttranden. Vad kommittén uttalat om den nuvarande stora belastningen på de rättsvårdande organen har vunnit allmän anslutning i de remissyttranden där saken berörts. Detsamma gäller om kommitténs synpunkter om värdet av snabbhet i lagföring och rättsskipning både allmänt och med särskilt avseende på trafiksäkerhetsintresset. Av de yttranden vari dessa allmänna synpunkter har berörts kan återges följande.

Sveriges advokatsamfund säger sig sedan länge ha uppmärksammat att den starkt ökade balansen av trafikmål har medfört en fara för rättssäkerheten. Handläggningen av sådana mål har i regel kommit att äga rum lång tid, ibland över ett år eller längre, efter det att olyckan har inträffat. Detta har fått till följd att vittnesberättelserna har blivit osäkra. Det är vidare otillfredsställande att svaranden i ett trafikmål alltför länge skall sväva i ovisshet om utgången av målet. Den ökade belastningen av trafikmål har även haft återverkningar på domstolarnas arbetsuppgifter i övrigt. Sam-

fundet hälsar med tillfredsställelse att ett reformarbete har igångsatts för att råda bot på de nuvarande missförhållandena. Uttalanden av samma innebörd görs också av bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. Styrelsen tillägger att det inte minst för trafikdisciplinen och därmed för trafiksäkerheten är av vikt att reaktionen på en felhandling i trafiken kan komma omedelbart.

Hovrätten för Nedre Norrland ansluter sig i allt väsentligt till kommitténs allmänna synpunkter om att det är önskvärt med en enklare och smidigare handläggning. Tidigare rådande princip om medverkan av domstol vid all bestraffning av brott bröts genom institutet strafföreläggande. Erfarenheterna av detta institut har varit goda. Det finns inte något som tyder på att denna handläggningsform skulle innebära att berättigade rättssäkerhetskrav eftersätts. Varje handläggningsform där den misstänktes erkännande tilläggs avgörande betydelse för straffbarhetsfrågan lider dock av den svagheten, att den misstänkte kan frestas till sakligt oberättigade medgivanden. Så länge frågan rör bagatellbrottslighet kan denna svaghet emellertid inte sägas vara av särskilt stor betydelse, och den bör inte få hindra en eljest önskvärd reform av handläggningsformerna. *Stockholms rådhusrätt* anser det önskvärt att möjligheter till enklare och snabbare behandling av mindre brottmål införs vid sidan av de handläggningsformer som nu finns. Det system som har föreslagits av kommittén synes i stort vara ägnat att tillgodose de krav som kan ställas. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* betonar att det är nödvändigt att de lagstiftande organen gör en samlad översyn, om man skall lyckas häva den nuvarande, allmänt kritiserade långsamheten i trafikmål och bättre utnyttja rättsskipningen för att främja trafiksäkerhet med de resurser som samhället har och rimligen kan använda. I liknande uttalanden understryks betydelsen av ett snabbt avgörande från trafiksäkerhetssynpunkt av bl. a. *JK, RÅ, länsstyrelserna i Gotlands och Gävleborgs län, Svenska försäkringsaktiebolags riksförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Stockholms nämndemannaförening, MHF, KAK och polismästaren i Göteborg*. Även *Folksam* instämmer med kommittén, när denna betonar vikten av att trafikreglerna efterlevs.

Det är av vikt för trafiksäkerheten att polisens arbete förenklas så att polispersonalen kan ägna sig åt övervakande uppgifter framhåller *polis-kammaren i Malmö*. Detta är betydelsefullt, eftersom trafikövervakningen är det verksamaste medlet för att höja trafiksäkerheten. Personalbehovet för övervakningsuppgifter kan beräknas stiga i takt med den expansion av motortrafiken som sker. *Polisberedningen, länsstyrelsen i Kalmar län* och *Folksam* gör liknande uttalanden.

Prövningen av körkortsfrågan gör det betydelsefullt med en snabb handläggning enligt den uppfattning som kommer till uttryck i yttrandet av *länsstyrelsen i Norrbottens län*. Det är utomordentligt viktigt såväl för den enskilde körkortsinnehavaren som för trafiksäkerheten, anför *länsstyrelsen*,

att frågan om körkortsåterkallelse eller annan åtgärd angående körkortet avgörs så snabbt som möjligt efter förseelsen. Särskilt är det angeläget att trafiknykterhetsbrotten behandlas med största skyndsamhet. Körkortet återkallas här ofta interimistiskt, vilket innebär en avsevärd olägenhet för körkortsinnehavaren och i många fall avbräck i hans egen och hans familjs försörjning. Även om det relativt sällan händer att en misstänkt rattfyllerist frikänns, är frågan om och för hur lång tid körkortet kommer att återkallas så betydelsefull för honom att slutligt avgörande i återkallelseärendet bör ske så snabbt som möjligt. *Trafiknykterhetskommittén* anför liknande synpunkter.

Åtskilliga remissinstanser gör allmänna uttalanden om kommitténs förslag. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser det synnerligen angeläget och brådskande att förslagen som helhet genomförs. *Sveriges advokatsamfund* framhåller att kommittén på ett förtjänstfullt sätt har sökt komma till rätta med det svårbemästrade avvägningsproblem som föreligger. *Föreningen Sveriges stadsfiskaler* uttalar att kommittén förtjänstfullt har inventerat möjligheterna till förenklingar och att kommittén har anvisat de möjliga vägarna till mera betydande förändringar i dagsläget. *Utredningen rörande specialstraffrätten* anser att kommittén har lagt fram skickligt utformade och välmotiverade förslag, som i huvudsak är väl ägnade att upphöjas till lag. *JK* framhåller att kommitténs förslag bör ses inte närmast som åtgärder för att minska arbetsbelastningen hos domstolarna utan som ett led i arbetet på ökad trafiksäkerhet.

Statskontoret framhåller att en förenkling av det processuella förfarandet i enlighet med vad kommittén har förordat är väl ägnad att medföra den lättnad i arbetsbördan för såväl domstolar som åklagar- och polismyndigheter som åsyftas. Rättssäkerhetskravet eftersätts inte heller. Förslagen innebär en administrativ rationalisering som är till fördel för både allmänheten och myndigheterna. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser att de reformer som har föreslagits bör få till följd att de utredande och dömande myndigheternas arbetsförhållanden väsentligt förbättras. Även *poliskammaren i Lund* uttalar att en betydande arbetsminskning kommer att inträda, främst för domstolarna men även för åklagarna och polisen, om kommitténs förslag vinner bifall. Det förenklade systemet innebär också stora fördelar för allmänheten. *Poliskammaren i Malmö* anser att kommitténs förslag tillmötesgår synpunkten att polisens arbete bör förenklas så att polispersonalen kan ägna sig mer åt övervakande uppgifter. Liknande uttalanden görs av bl. a. *polisberedningen* och *Folksam*.

I några remissyttranden framförs vissa kritiska synpunkter beträffande kommitténs allmänna överväganden i vissa delar. Sådana kritiska synpunkter har i en del fall förts fram jämsides med positiva uttalanden som har nämnts i det föregående. *Hovrätten för Nedre Norrland* framhåller att trafikskadorna har nått en sådan omfattning att det framstår

som synnerligen angeläget att samhället med största kraft sätter in motåtgärder för att förebygga ytterligare höjning av olyckskurvan. Det är självfallet önskvärt att de samhälleliga åtgärderna inte kräver alltför stora ekonomiska insatser, men de ekonomiska synpunkterna kan endast tillerkännas andrahandsbetydelse i arbetet på att höja trafiksäkerheten. Effektivitets- och rättssäkerhetssynpunkter måste ges obetingat företräde. Liknande uttalanden gör *hovrätten för Övre Norrland* och *rådhusrätten i Malmö*. Hur kommitténs förslag kommer att utfalla i praktiken blir enligt rådhusrätten i viss mån beroende av polisens och åklagarnas förmåga att handha de nya och ofta vittgående maktbefogenheter som föreslås skola läggas i deras händer. Rådhusrätten understryker med skärpa vikten av att de funktioner som anknyter till dömande verksamhet förbehålls erfaren personal, som särskilt har utvalts med tanke på karaktär, omdömesförmåga, erfarenhet och människokänedom. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* uttalar att man vid jämkningar inom ett så enhetligt och nyligen reformerat rättsområde som det allmänna rättegångsförfarandet bör gå fram med viss varsamhet. *MHF* anser att kommittén i flera fall har ställt kravet att lagstiftningen skall främja trafiksäkerheten för mycket åt sidan. Enligt vad förbundet anför har ambitionen i första hand varit att avlasta polis och domstolar. Utvägen att möta den ökade arbetsbelastningen genom personalförstärkningar och jämförliga åtgärder hos polis-, domstols- och åklagarväsendet har avförts ur diskussionen. Enbart motiveringen att arbetsbelastningen f. n. är svår får inte vara tillräcklig för åtgärder som försämrar trafiksäkerhetssituationen. Om man reducerar polisens utredningsarbete vid trafikolyckor, vidgar möjligheterna att använda parkeringsbot och inför straff enligt tabell kommer detta att medföra att påföljden inte står i rimlig relation till förseelsens svårhetsgrad för vissa särskilt allvarliga förseelser. Förbundet finner det särskilt angeläget att skötsamma, ansvars-kännande trafikanter inte kommer i en försämrad situation och t. ex. i form av höjda försäkringspremier får betala de kostnader som mera oansvariga trafikanter vållar. En schablonisering av rättsskipningen, som drivs alltför långt, kan enligt *MHF* få en sådan olycklig effekt.

Enligt yttrandet av *länsstyrelsen i Gotlands län* kan det vara tillrådligt med en viss återhållsamhet i fråga om att utsträcka schablonbestraffning till överträdelser som läderar samhällsintressen av högre valör. Intresset av förenklingar bör inte få skymma det faktum att domstolsprövning i vanliga former utgör den bästa garantin för en nyanserad behandling. Förslagen innebär, yttrar *poliskammaren i Malmö*, att ytterligare en betydande del av rättsskipningen undandras domstolens prövning. Kommittén gör gällande att denna utveckling inte kränker rättssäkerhetens intresse därför att den missnöjde alltid har möjlighet att vända sig till domstolen med sin sak. Poliskammaren hävdar att en sådan möjlighet ofta endast ger sken av rättssäkerhet i praktiken. Psykologiska faktorer gör sig sålunda gällande, vilka

kommittén inte har gett den betydelse de äger i verkligheten. Enligt poliskammarens åsikt kan en person föredra att underkasta sig den penningförlust m. m. som ett godkännande av strafföreläggande medför framför att figurera inför rätta, trots att han anser sig ha förfarit på ett sätt som inte är straffvärt. Poliskammaren ansluter sig ändå i stort sett till kommitténs förslag. Praktiskt nödtvång gör det oundgängligt att reformer företas i den riktning som kommittén har föreslagit.

En del remissinstanser anser att antalet nya handläggningsformer är väl stort. *Sveriges juristförbund* anser att det borde ha varit möjligt att åstadkomma förenkling av handläggningen med ett mindre antal rättsinstitut än vad kommittén har föreslagit. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* uttalar att det måhända kan sägas att endast vissa förfaranden kommer till praktisk användning redan i begynnelsestadiet, om man samtidigt inför ett flertal nya procedurmöjligheter. Andra handläggningsformer hamnar i skymundan och får sedan svårt att slå igenom. *Polisberedningen* framhåller att man givetvis bör söka nå fram till en så enhetlig handläggningsform som möjligt utan att eftersätta kravet på enkelhet vid varje förseelsegrupp för sig. Beredningen ställer sig tveksam till åsikten att enkelheten inte kan tillgodoses i fråga om alla grupper av förseelser utan att fyra särskilda institut ställs till förfogande. Även *länsstyrelsen i Jönköpings län*, *Föreningen Sveriges stadsfiskaler*, *poliskammaren i Malmö* och *Gävleborgs länsavdelning av Föreningen Sveriges landsfiskaler* gör erinringar mot att kommittén har föreslagit flera nya handläggningsformer. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* säger att flera nya handläggningsformer innebär en avgjord nackdel för det föreslagna systemet i dess helhet. Emellertid innefattar kommitténs förslag så många positiva sidor att det är befogat att i huvudsak pröva de utvägar som har föreslagits för att komma över de svårigheter trafikförseelserna innebär för de rättsvårdande instanserna.

Departementschefen

På trafikens område har under de senaste femton åren skett en mycket snabb utveckling. I det föregående har redovisats statistiska uppgifter som belyser detta. Här kan vara tillräckligt att erinra om att antalet fordon enligt centrala bilregistret år 1964 var mer än fem gånger så stort som år 1950.

Den alltmer tilltagande trafiken på våra vägar och gator har medfört bl. a. att antalet trafikolyckor stigit väsentligt. Alldeles säkra siffror om detta kan inte erhållas, eftersom anmälningar om olyckor och fordonsskador inte alltid görs till försäkringsbolagen och än mindre till polisen. Antalet som försäkringsfall anmälda skador har emellertid ökat så att antalet under år 1965 var mer än sex gånger så stort som år 1950.

En likartad stegring framgår av siffrorna för brott och förseelser i trafiken. Här rör man sig med siffror som, med parkeringsförseelserna inräk-

nade, tyder på att frekvensen nu är i stort sett sex å sju gånger så stor som vid 1950-talets början.

Utvecklingen på trafikens område har nödvändiggjort kraftfulla insatser från samhällets och enskildas sida för att höja trafiksäkerheten och lösa de frågor som hänger samman med trafiken. Kraven på ökade insatser för trafiksäkerheten gör sig med särskild styrka gällande inför den stundande övergången till högertrafik.

En fråga som står i förgrunden är hur en bättre efterlevnad av trafikreglerna skall kunna åstadkommas. När det gäller medlen att uppnå detta mål, torde det vid sidan av upplysning, trafikövervakning och andra förebyggande åtgärder vara av stor betydelse att samhällets sanktionssystem i fråga om brott och förseelser i trafiken görs så verksamt som möjligt. Sanktionssystemet måste vara utformat så, att man hos trafikanterna inskräpper vikten av att trafikreglerna efterlevs och förmår felande trafikanter att i fortsättningen iaktta reglerna bättre. Mycket talar för att detta syfte kan tillgodoses bättre genom mer differentierade åtgärder än dem som gällande regler anvisar. Därvid kan exempelvis tänkas ekonomiska sanktioner av annan art än de nu förekommande och körkortsingripanden som i högre grad får karaktären av reaktion i anledning av en trafikförseelse eller av upprepade trafikförseelser av samma person. Alla hithörande frågor har dock ännu inte utretts under trafikmålskommitténs arbete.

Redan nu finns emellertid förutsättningar att ta ett första steg i riktning mot större effektivitet när det gäller behandling av trafiköverträdelserna. Trafikmålskommitténs första betänkande innehåller bl. a. förslag som i viss utsträckning går ut på att ett mer nyanserat betraktelsesätt skall bli gällande i fråga om trafikförseelserna. Jag åsyftar därvid kommitténs tanke att en klarare åtskillnad bör göras mellan trafikförseelser av väsentligen ordningsmässig natur och trafikbrott i egentlig mening, vilka bör föranleda en starkare reaktion från samhällets sida. Vid prövningen av kommitténs förslag i påföljdsfrågorna bör således beaktas att det är fråga om en partiell reform på vägen mot ett rikare och mer nyanserat påföljdssystem inom trafikrätten. Kommittén har i betänkandet gjort en del **uttalanden om att** fortsätta överväganden i ämnet kommer i senare sammanhang (betänkandet s. 15 och 21).

En väsentlig del av kommitténs hittills framlagda förslag avser processrättsliga frågor och åsyftar förenklingar i handläggningsformerna för beivrande av mindre allvarlig brottslighet, bl. a. inom trafikrättens område. Bakgrunden till förslagen är att polisen, åklagarna och domstolarna har fått en starkt ökad arbetsbelastning till följd av bilismens kraftiga expansion. Ökningen beror också på andra förhållanden, men som framgår av de redovisade siffrorna har trafikmålens ansvällning haft en särskilt stor betydelse. Trots arbetskraftsförstärkningar och rationaliseringsåtgärder har arbetsbalanserna hos de rättsvårdande organen uppstått, under senare

tid särskilt hos polisen. Ju mer polisens resurser tas i anspråk för utredningar om brott, desto mindre blir dess möjligheter att ägna sig åt brottsförebyggande verksamhet. Detta har varit särskilt beklagligt när det gäller trafiken, eftersom det är allmänt erkänt att en effektiv trafikövervakning är ett av de bästa medlen att främja trafiksäkerheten. För åtskilliga underätter är vidare arbetsmängden sådan att fördröjningar drabbar inte bara brottmål utan även tvistemål och ärenden av skilda slag, vilket har inneburit betydande olägenheter för de enskilda medborgarna. Även på åklagarsidan har den ökade arbetsbelastningen lett till vissa arbetsbalanser.

Den ökande arbetsbelastningen för berörda myndigheter kan som jag har framhållit i andra sammanhang bara i begränsad utsträckning mötas med personalförstärkningar. Det har därför blivit en alltmer angelägen uppgift att tillse att tillgänglig personal inom rättsvården utnyttjas effektivt. Särskilt är av vikt att man för handläggningsuppgifter av skilda slag inte tar i anspråk mer kvalificerad personal än uppgiftens art kräver. Det är också betydelsefullt att överväga, om inte handläggningsrutinerna kan göras enklare och mindre tidsödande.

Synpunkter av nu antydd art är förvisso inte några nyheter. Statsmakterna har vid flera tillfällen haft anledning att ta ställning till förslag som har föranletts av sådana tankegångar och som har syftat till förenklingar i ett eller annat avseende. Åtskilliga förenklingar i handläggningsfrågor har också genomförts. Särskilt kan nämnas utvidgningarna av strafföreläggandets tillämpningsområde, reformerna när det gäller häradsrätternas sammansättning i mindre brottmål, införandet av lagen om parkeringsbot och de vidgade möjligheterna för åklagare att besluta att ej tala å brott. När det gäller polisens arbete, har också betydande rationaliseringar numera skett.

Enligt min mening är det emellertid motiverat att man noga överväger ytterligare uppslag till reformer i förenklande riktning. Det är, som har understrukits i många remissyttranden, framför allt angeläget att tillvarata alla möjligheter att uppnå större snabbhet i handläggningen så att påföljden för en förseelse blir fastställd snarast möjligt efter förseelsen.

Förenklingsmöjligheterna i fråga om brottmåls behandling begränsas dock av den hänsyn som måste tas till rättssäkerhetssynpunkterna. Allmän enighet råder om att domstolsförfarandet ger de starkaste garantierna för ett materiellt riktigt avgörande. Redan vid rättegångsbalkens tillkomst framhölls emellertid att det ordinära domstolsförfarandet är anpassat för betydelsefulla och invecklade mål samt att det skulle vara alltför betungande för den misstänkte och medföra onödiga kostnader för det allmänna, om man skulle tillämpa samma förfarande för obetydliga, erkända förseelser. Från början iakttogs dock — naturligt nog med tanke på den vikt som fästes vid att nya processrättsliga grundsatser skulle införlivas med vår rättsordning — stor restriktivitet när det gällde att medge avvikelser från det

enligt rättegångsbalken ordinära brottmålsförfarandet. När i senare lagstiftning tillämpningsområdena för förenklade handläggningsförfaranden undan för undan har vidgats, är detta inte föranlett av någon ändrad syn på rättssäkerhetsfrågorna. Tvärtom ger förarbetena till varje ändring belägg för att man noga har övervägt just om rättssäkerhetssynpunkter kan trädas för när genom sådan förenkling som kom i fråga. Den utveckling i förenklande riktning som har förekommit inom den processrättsliga lagstiftningen har karakteriserats av att man, utan att ge avkall på rättssäkerhetssynpunkterna, försiktigt har prövat sig fram med begränsade reformer och noga har beaktat erfarenheterna av varje ändring.

I väsentlig utsträckning har de fortgående förenklingarna haft den växande arbetsbelastningen på de rättsvårdande organen som bakgrund. Ett viktigt skäl har också varit önskemålet att bespara den enskilde kostnader och besvär som inte står i proportion till sakens beskaffenhet. Emellertid är det inte så, att enbart trycket av sådana förhållanden har pressat fram dessa reformer. En avgörande faktor för möjligheten att genomföra flera av reformerna — och även att få dem att slå väl ut — har varit en ökad kompetens hos och också ett ökat förtroende för den personal som har fått sig anförtrödd nya uppgifter. Som exempel kan framhållas de goda erfarenheter som har gjorts av åklagarnas ökade befogenheter att utfärda strafföreläggande och att pröva sådana frågor om åtal som avses i 20 kap. 7 § 1 rättegångsbalken. Nämnas bör också att polismännen har visat sig väl klara den form av rättsskipning som har lagts i deras hand genom parkeringsbotslagen.

Sett i ett vidare perspektiv gagnas rättssäkerheten i samhället bäst genom en ordning där domstolsförfarandet i dess mest kvalificerade former väsentligen koncentreras till de särskilt invecklade och betydelsefulla målen. Det är viktigt att tillräcklig tid står till förfogande för den ingående behandling och för de krävande överväganden som behövs i dessa mål. Därav följer självfallet inte att man skall ta lätt på mål av mera alldaglig beskaffenhet. Dessa kan vara nog så allvarliga för den enskilde som berörs. Men handlägningsformerna för sådana mål bör kunna anpassas smidigare efter målens svårighetsgrad och beskaffenhet i övrigt. Endast därigenom kan undvikas att alltför många och ibland alltför kvalificerade arbetskrafter tas i anspråk för uppgifter som på ett godtagbart sätt kan lösas på enklare sätt och med mindre kostnader.

Stor hänsyn måste tas också till det betydelsefulla rättssäkerhetsintresset att brottmål, liksom tvistemål och ärenden av skilda slag, blir avgjorda skyndsamt. Enligt min mening är värdet av snabbhet i rättsskipningen så stort att man måste ta tillvara alla möjligheter att förenkla handläggningsformerna så länge detta kan ske med bibehållande av tillräckliga garantier för att materiellt riktiga avgöranden blir meddelade. När det gäller brott av mindre allvarlig karaktär kan det inte anses rimligt att samhället an-

ordnar ingående och dyrbara utrednings- och prövningsförfaranden, om den misstänkte själv inte gör anspråk härpå utan är villig att i summarisk ordning erkänna vad som läggs honom till last och godtar det straff som kommer i fråga.

Inte ens när det gäller rena bagatellfall bör man emellertid avskära en misstänkt från möjligheten att när han så önskar få sin sak prövad inför domstol. Jag vill därför ansluta mig till den av kommittén uttalade principen att en mera summarisk handläggning utan medverkan av domstol bör komma i fråga endast när den misstänkte inte har någon erinran häremot.

De nu anförda allmänna synpunkterna ligger till grund för den följande behandlingen av kommitténs olika förslag i processuella frågor.

Påföljdsfrågorna

Kommittén

I straffrättsligt avseende föreslår kommittén — förutom en ändring av gärningsbeskrivningen i 1 § lagen om straff för vissa trafikbrott som enligt vad jag har förutskickat inte kommer att tas upp här — ändringar i straffskalorna för vissa trafikbrott. Fängelse föreslås borttaget som påföljd för vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen. Beträffande ett antal förseelser i vägtrafikförordningen och vissa andra trafikförfattningar förordas en övergång från dagsböter till penningböter.

Borttagande av fängelse ur straffskalan i 1 § trafikbrottslagen motiverar kommittén med att ett högt bötesstraff måste anses fullt tillräckligt när vårdslösheten inte är grov. Den omständigheten att domstolarna f. n. praktiskt taget aldrig dömer till fängelse, när någon fälls till ansvar enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen, utgör enligt kommittén ett starkt stöd för denna uppfattning.

Beträffande övergången i vägtrafikförordningen och vissa andra trafikförfattningar från dagsböter till penningböter uttalar kommittén inledningsvis att denna fråga är av avgörande betydelse för en bedömning av om det även i vårt land bör införas ett polisbötessystem av det slag som kommittén har förordat under benämningen ordningsföreläggande. Både praktiska och principiella skäl talar för att när böter föreläggs direkt genom en polisman endast penningböter bör komma i fråga. En polisman bör enligt kommittén inte pröva de förhållanden som är avgörande för dagsbotens storlek. Ett polisbötessystem förutsätter vidare att polisman får befogenhet att förelägga böter i direkt samband med att en förseelse har begåtts. Det är därför av stort intresse, då ställning skall tas till ett polisbötessystem, att närmare pröva om dagsbotsstraffet i viss utsträckning kan ersättas av penningböter.

Kommittén erinrar om att dagsböter f. n. används i stor utsträckning

vid trafikförseelser. Samtidigt betonar kommittén, att redan 1934 års vägtrafiksakkunniga (SOU 1935:23) föreslog att penningböter borde användas vid flera förseelsetyper, där dagsbotsstraff då förekom och fortfarande förekommer. Detta förslag genomfördes visserligen inte. Inställningen till trafikförseelserna och frekvensen av dessa förseelser har emellertid förändrats sedan 1930-talet. Detta gör det enligt kommittén berättigat att åter överväga om gällande bestämmelser är lämpligt och ändamålsenligt utformade.

Enligt kommittén är det principiellt riktiga att hänsyn tas till den skyldiges betalningsförmåga, när man i det särskilda fallet fastställer böternas storlek. Dagsbotsstraffet är från denna synpunkt överlägset penningböter. Det har emellertid alltid stått klart att dagsböter av praktiska skäl inte kan användas vid alla förseelser. I fråga om ordningsförseelser brukar det anses att penningböter är den lämpliga påföljden. Begreppet ordningsförseelse är emellertid inte entydigt, och i praktiken blir frågan om en viss förseelse skall beläggas med dagsböter eller penningböter ytterst beroende på tämligen fria överväganden.

Inte minst inom trafikrätten är det svårt att objektivt fastställa var gränsen skall gå mellan ordningsförseelser och allvarigare förseelser. Den allmänna rättsuppfattningen torde enligt vad kommittén uttalar inte kräva att dagsbotsstraff tillämpas vid de mindre allvarliga trafikförseelserna. Av intresse att notera i sammanhanget är tendensen inte minst under senare år hos domstolarna att utnyttja befintliga möjligheter att jämka dagsbotens belopp vid trafikförseelser. Jämkningsmöjligheterna har t. o. m. i vissa fall utnyttjats på ett sådant sätt att dagsbotssystemet helt har genombrutits. Även då dagsbotsbeloppet inte är helt fixerat, torde enligt kommittén jämkningar ske. Straffet skulle enligt domstolarnas bedömning i många fall annars inte stå i rimlig proportion till förseelsen. Det har alltså i realiteten redan skett en viss utveckling mot att mindre hänsyn tas till den dömdes inkomstförhållanden. Kommittén anser att det inte finns anledning till erinran mot denna utveckling.

Det förhållandet att dagsbotsutredning skall upprättas innebär, uttalar kommittén, ett inte obetydligt merarbete för polisen. Detta påpekades redan då dagsbotssystemet infördes. Det ansågs därför att vissa ordningsförseelser inte borde föranleda dagsbotsstraff bl. a. på grund av att de var så talrika. Dessa synpunkter har enligt kommittén nu än större aktualitet. Antalet trafikförseelser har nämligen stigit i en omfattning, som knappast kunde förutses då dagsbotssystemet infördes.

Den stora ökningen i antalet dagsbotsutredningar har enligt vad kommittén framhåller också medfört att utredningarna har måst bli alltmer summariska. Endast genom att förenkla utredningarna har polisen kunnat möta behovet av ett ständigt stegrat antal sådana utredningar. Undersökningarna har begränsats särskilt i storstäderna. Den tilltalades egna uppgif-

ter om inkomstförhållanden utgör här inte sällan det enda utredningsmaterialet. Någon kontroll sker ofta inte hos exempelvis taxeringsmyndigheterna. Detta medför helt naturligt en viss rättsosäkerhet. Felaktiga uppgifter — medvetna eller omedvetna — måste vara förhållandevis vanliga. Även dessa förhållanden synes enligt kommittén ge anledning överväga om dagsbottsområdet inte bör begränsas.

Kommittén anser att starka skäl talar för att man bör gå över från dagsböter till penningböter just på trafikrättens område. I vägtrafikförordningen finns ett stort antal förseelser, som närmast kan betecknas som ordningsförseelser och som bestraffas med dagsböter. Kommittén framhåller att detta ställningstagande inte innebär någon nedvärdering av dessa bestämmelserns betydelse för trafiksäkerheten. En övergång från dagsböter till penningböter kan inte anses innebära en generell strafflinndring. Den utveckling som har skett mot att man tar allt mindre hänsyn till den misstänktes inkomstförhållanden, när dagsbotens belopp bestäms, måste här beaktas. Det är vidare otillfredsställande att rättstillämpningen är olika i skilda delar av landet. Polisens arbetsbörda är sådan att det synes uteslutet att återinföra en fullständig dagsbottsutredning i hela landet. En övergång till penningböter vid exempelvis det stora flertalet förseelser mot vägtrafikförordningen skulle innebära att polisens utredningsarbete avsevärt minskades.

Det kan enligt kommittén övervägas att gå över från dagsböter till penningböter även inom annan lagstiftning än trafiklagstiftningen. Trafikförseelserna dominerar emellertid bland de mindre brottmålen, och det finns goda skäl att låta en första reformetapp omfatta just dessa förseelser.

Kommittén har utarbetat förslag till nya straffskalor vid vissa vägtrafikbrott i enlighet med dessa överväganden. Förslagets innebörd framgår av följande tabell över trafikförseelser vid vilka dagsböter — med vissa i tabellen anmärkta undantag — enligt kommittén i förekommande fall bör utbytas mot penningböter, högst 300 kr. I tabellen har använts förkortningarna VTF för vägtrafikförordningen, MopF för förordningen den 5 maj 1960 om mopeder och ASF för förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Tabellen hänför sig till författningsbestämmelserna i deras lydelse den 1 januari 1963.

2 § jfr 65 § 1 och 3 mom. VTF	Bristfälligheter på fordon
3 § jfr 65 § 1 och 3 mom. VTF	Bristfälligheter på bil m. m.
4 § jfr 65 § 1 och 3 mom. VTF	Bristfälligheter på motorcykel
5 § jfr 65 § 1 och 3 mom. VTF	Bristfälligheter på traktor eller motor- redskap

- 6 § jfr 65 § 1 och 3 mom. Bristfälligheter
VTF på släpfordon m. m.
- 10 § 5 mom. första st. Registreringsbesiktning
jfr 65 § 6 mom. första av fordon
st. VTF
- 11 § jfr 65 § 2 och 3 mom. Brukande av oregistre-
VTF rat motorfordon m. m.
- 12 § 1 mom. jfr 65 § 2 Brukande av fordon i
och 3 mom. VTF strid mot 12 § 1 mom.
- 17 § 1, 2 eller 4 mom. Underlåtenhet att söka
eller 3 mom. första st. registrering m. m.
jfr 65 § 4 mom. första st.
VTF
- 21 § 1 mom. första och Skyltar på motordrivna
andra st. samt 2 mom. fordon m. m.
första st. e), såvitt angår
registreringsnummer jfr
65 § 2 och 3 mom. VTF
- 21 § 1 mom. tredje och Dold skylt
femte st. jfr 65 § 6 mom.
andra st. VTF
- 22 § första st. jfr 65 § Underlåtenhet att
6 mom. första st. VTF inställa fordon till kon-
trollbesiktning
- 23 § tredje st. jfr 65 § Underlåtenhet att efter-
6 mom. första st. VTF komma föreläggande
- 24 a § första st. jfr 65 § Användande av släpva-
2 mom. VTF gn trots förordnande om
särskild kopplings-
besiktning
- 27 § 1—3 mom. jfr 65 § Förseelse mot bestäm-
2 och 3 mom. VTF melser ang. motor-
fordon, som införts
i riket m. m.
- 27 § 5 mom. sjätte st. Dold turistvagnsskylt
jfr 65 § 6 mom. andra st.
VTF
- 40 § jfr 67 § första st. Skyldighet att följa
VTF uppsatta anslag och
polisman's anvisningar
m. m.
- 41 § 1 mom. och 2 mom. Fri väg för spårvagn
andra st. jfr 67 § första m. m.
st. VTF
- 42 § 2 och 4 mom. jfr Förbud att passera järn-
67 § första st. VTF vägs korsning förrän
signal upphört

46 § 1 mom. tredje st. jfr 67 § första st. VTF	Skyldighet att ned- bringa hastigheten före övergångsställe för gående	
47 § 3 mom. första st. jfr 67 § första st. VTF	Signalering vid omkörning	
48 § 1 och 3 mom. jfr 67 § första st. VTF	Skyldighet att stanna före infart på huvudled m. m.	
49 § 2 och 4 mom. jfr 67 § första st. VTF	Förbud att uppställa fordon inom ett avstånd av 10 meter före över- gångsställe m. m.	
51 § 1 mom. jfr 67 § tredje st. VTF	Tänd lykta under mör- ker m. m.	
52 § 2 mom. jfr 67 § första st. VTF	Utmärkande av gods som skjuter utanför fordon m. m.	
54 § 1 mom. jfr 67 § fjärde st. VTF	Fordons vikt	Dagsböter för grova över- trädelser.
54 § 2 och 4 mom. jfr 67 § första st. VTF	Fordons bredd	
55 § 1 mom. eller 2 mom. första st. jfr 67 § första st. VTF	Ang. fordon som får dragas av bil m. m.	
56 § jfr 67 § första st. VTF	Hastighetsbestäm- melser	
57 § 1 mom. jfr 67 § fjärde st. VTF	Maximilast	Vid grova fall dagsböter.
57 § 2 mom. tredje st. eller 3 eller 4 mom. jfr 67 § första st. VTF	För många passagerare m. m.	
61 § jfr 68 § VTF	Överträdelse av lokala trafikföreskrifter m. m.	Dagsböter för grov över- trädelse av föreskrift som meddelats med stöd av 61 § 1 mom. ang. fordons axeltryck och bruttovikt
63 § 2 mom. jfr 68 § första st. VTF	Överträdelse av villkor för undantag från lokal trafikföreskrift m. m.	
68 § andra st. VTF	Förande av motorfordon i strid mot förbud m. m.	
3 § första st. jfr 11 § första st. MopF	Utrustningsfel	

4 § jfr 11 § första st. MopF	Besiktning
10 § andra st. jfr 11 § första st. MopF	Tänd lykta
10 § jfr 11 § första st. ASF	Brukande av automobil för vilken ej erlagts skatt

När ställning skall tas till frågan om straffskalorna vid trafikförseelser måste enligt kommittén bestämmelsen i 72 § vägtrafikförordningen särskilt beaktas. Enligt denna bestämmelse får inte dömas till straff enligt vägtrafikförordningen, när förseelsen bör beläggas med straff enligt trafikbrottslagen. Trafikovarsamhet kan inte sällan anses föreligga, när någon av de från trafiksäkerhetssynpunkt farligaste överträdelserna av vägtrafikförordningen har förekommit. Det torde enligt kommittén i detta sammanhang vara tillräckligt att erinra om att exempelvis de hastighetsöverträdelser, som är farliga från trafiksäkerhetssynpunkt, ofta kan anses innebära vårdslöshet i trafik. Straffskalorna i 1 § trafikbrottslagen skall då tillämpas, dvs. dagsböter kan användas.

Samtidigt betonar kommittén, att den vid vissa typer av förseelser har iakttagit stor försiktighet, när det gäller att föreslå ändringar i straffskalorna. Denna återhållsamhet har kommittén framför allt visat där den ekonomiska vinsten av en överträdelse kan bli stor eller där förseelsen har ett nära samband med en verksamhet inom trafiken som bedrivs yrkesmässigt. I dessa fall — exempelvis den som för buss utan trafik kort eller bedriver linjetrafik utan att vara berättigad till detta — har visserligen hotet om exempelvis körkortsingripande eller återkallelse av trafik tillstånd en särskilt stor betydelse. Med hänsyn till konsekvenserna av ett sådant ingripande måste det dock användas med återhållsamhet.

Remissyttrandena

Kommitténs förslag att fängelse skall utgå ur straffskalan i 1 § första stycket trafikbrottslagen har under remissbehandlingen blivit föremål för delade meningar. I flertalet remissyttranden har förslaget dock tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Flera av de tillstyrkande remissinstanserna, bl. a. *hovrätten för Övre Norrland*, *länsstyrelsen i Stockholms län* och *Föreningen Sveriges stadsdomare*, understryker vad kommittén har sagt om att det praktiskt taget aldrig döms till annat straff än böter för vårdslöshet i trafik.

Svea hovrätt erinrar om att kommittén förordar en sträng bedömning av de verkligt vårdslösa trafikanterna. Det kan måhända hävdas, säger hovrätten, att dessa syften motverkas genom att fängelse utesluts ur straffskalan.

Det synes dock klart att borttagande av fängelse ur straffskalan inte får leda till att ifrågavarande gärningar generellt bedöms mildare eller att den återstående straffskalan inte begagnas fullt ut. De allvarligare fallen, när frihetsstraff framstår som den adekvata påföljden, bör regelmässigt bedömas som grov oaktsamhet. Uttalanden av liknande innebörd görs av *hovrätten för Västra Sverige* och *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* och *Motormännens riksförbund* anser att det varken från allmän- eller individualpreventiv synpunkt torde vara nödvändigt att behålla fängelsestraffet i straffskalan.

Till dem som har avstyrkt kommittéförslaget i denna del hör *RÅ*, *Göta hovrätt*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté*, *Föreningen Sveriges häradshövdingar* och *poliskammaren i Västerås*.

Statens trafiksäkerhetsråd anser att det inte kan uteslutas att medvetandet om att frihetsstraff kan följa på vanlig trafikovarsamhet äger moralbildande verkan. *Svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté* erinrar om att domstolarna hittills sällan har dömt till fängelse för vårdslöshet i trafik som inte har betecknats som grov. Rådande praxis utgör emellertid inte i och för sig något skäl att låta fängelse utgå ur straffskalan. Det är tvärtom av vikt att denna straffart behålls även för den ovarsamhet som inte är grov. Det kan tänkas åtskilliga fall av trafiköverträdelser som — ehuru inte direkt hänförliga till grova — likväl innebär ett så allvarligt åsidosättande av gällande trafikregler att fängelsestraff bör kunna användas. Vidare bör uppmärksammas sådana fall då en trafikant gör sig skyldig till upprepade trafikförseelser som var för sig inte är grova. Sådana förseelser kan likväl visa att trafikanten inte är tillräckligt inställd på att visa hänsyn i trafiken eller att han över huvud taget är okunnig om eller likgiltig för vad trafiken kräver. I sådana situationer kan ett bötesstraff utgöra en alltför lindrig reaktion och fängelse i stället vara påkallat för vederbörandes tillrättaförande. Liknande synpunkter anläggs av *Föreningen Sveriges häradshövdingar*.

RÅ:s kritik hänför sig till en bedömning av de samlade verkningarna av dels fängelsestraffets slopande, dels begränsningen av det straffbara området enligt den av kommittén föreslagna nya gärningsbeskrivningen som här inte är föremål för prövning. Totalt sett måste de av kommittén föreslagna ändringarna i 1 § trafikbrottslagen enligt *RÅ* befaras få ogynnsamma verkningar, och ändringarna skulle kunna leda till en missuppfattning hos allmänheten om samhällets inställning till trafikovarsamhet.

Kommitténs förslag att, samtidigt med att ett polisbötesystem införts, övergång skall ske från dagsböter till penningböter inom trafikrätten, har med få undantag i princip godtagits eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. I några yttranden förordas dock, att övergången från dagsböter till penningböter begränsas till ett

mindre antal förseelser som lämpar sig för ordningsföreläggande. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län, domstolskommittén, polisberedningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Trafikförsäkringsföreningen* anser att ordningsföreläggande bör användas endast vid »rena» ordningsförseelser, t. ex. registreringsförseelser, och inte avse förseelser i den rörliga trafiken. *Länsstyrelsen i Stockholms län, riksrevisionsverket, Föreningarna Sveriges landsfiskaler och Sveriges polismästare samt polismästaren i Stockholm* ger uttryck för liknande tankar.

Sveriges advokatsamfund framhåller, att det är väl motiverat att utmönstra dagsböter ur vägtrafikförordningen vid ett stort antal förseelser. Det är enligt samfundet också tillfredsställande att man erhåller en enhetlig bedömning för hela riket av dessa förseelser. Även *Hallands länsavdelning av Föreningen Sveriges landsfiskaler* betonar, att man genom penningböter får en lika behandling av ärendena oavsett i vilken landsända förseelserna har begåtts. Detta värdesätter allmänheten. Dessutom erhåller man många gånger bättre proportion mellan straff och förseelse.

Bland de tillstyrkande remissorganen är även *utredningen rörande specialstraffrätten*. Redan det förhållandet att dagsbotssystemet i praxis i realiteten har genombrutits vid vissa trafikförseelser som förekommer ofta visar enligt utredningen, att gällande rätt behöver reformeras.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekar att den omständigheten, att dagsböter nu används vid det stora flertalet förseelser av motorfordonsförrare, medverkar till att göra gränsen mellan en ordningsförseelse och ett verkligt trafikbrott oklar. Detta medför enligt styrelsen uppenbarligen, att trafikantens respekt för dagsböter som ett mera kvalificerat straff än penningböter minskar.

En mera begränsad övergång från dagsböter till penningböter än vad kommittén har föreslagit förordas, såsom nämnts, av *Föreningen Sveriges landsfiskaler*. Föreningen uttalar, att en övergång innebär ett avsteg från principen om att bötesstraffet bör anpassas till den skyldiges betalningsförmåga och därigenom ett steg tillbaka i utvecklingen. Kommitténs påstående att dagsbotssystemet i praxis delvis har genombrutits till följd av att domstolarna jämkar dagsbotens belopp torde inte vara helt riktigt. Schablonstraff tillämpas i Stockholm och möjligen i rikets övriga storstäder men inte i nämnvärd utsträckning i landet i övrigt.

Även *MHF* är i viss mån kritisk mot kommitténs förslag men framhåller, att förbundet kan tillstyrka att några av de förseelser som nu bestraffas med dagsböter i stället får penningböter som påföljd. Kommittén har emellertid i sin katalog över penningböter tagit med ett flertal överträdelser, som är så allvarliga till sina konsekvenser för trafiksäkerheten, att de inte får bedömas schablonmässigt. Detta gäller t. ex. bristfälligheter på bil (körning med helt obrukbara lyktor, oduglig fotbroms m. m.), underlåtenhet att återlämna återkallat körkort till länsstyrelsen, passerande av järn-

vägs korsning mot rött ljus, vändning på motorväg, underlåtenhet att nedbringa hastighet före övergångsställe, underlåtenhet att stanna före infart på huvudled.

Föreningen Sveriges häradshövdingar förklarar, att föreningen inte vill motsätta sig de ändringar som har föreslagits, i den mån dessa kan motiveras med hänsyn till förseelsernas art och de större möjligheter att upprätthålla trafikreglerna, som kan följa av att ordningsföreläggande tillämpas. Föreningen tar i fortsättningen upp frågan om beivrande av förseelser mot bestämmelserna angående fordons vikt, lastens tyngd samt bruttovikt och axeltryck. Dessa förseelser, som ofta är uppsåtliga från ägarens sida, är enligt föreningens uppfattning inte av den art, att de bör bestraffas endast med penningböter. Ofta är det också endast föraren som anträffas ute i trafiken under det att ägaren kan nås först i ett senare skede. I sådana fall får ordningsföreläggande inte samma preventiva verkan, som då den huvudansvarige anträffas i samband med att förseelsen har begåtts.

Likartade synpunkter framförs av *Svea hovrätt*. Hovrätten anser att kommittén har gjort en i stort sett lämplig avvägning mellan dagsböter och penningböter. Vissa av de förseelser som enligt kommittén bör föranleda endast penningböter är emellertid enligt hovrätten av den beskaffenhet, att förseelserna under särskilda omständigheter i stället bör bedömas som vårdslöshet i trafik. Även eljest kan omständigheterna i det särskilda fallet föranleda stora variationer i bedömningen av gärningens svårhetsgrad. Som exempel på sådana förseelser kan nämnas överträdelser av hastighetsbestämmelser, brukande av avsevärt bristfälligt fordon och vändning på motorväg. Det kan på grund härav ifrågasättas om inte dagsböter — med den större spännvidden mellan högsta och lägsta straff som här föreligger — bör behållas vid dessa typer av förseelser.

RÅ vill behålla dagsböter som straff för överträdelse av bestämmelserna i 48 § 1 och 3 mom. vägtrafikförordningen om skyldighet att stanna före infart på huvudled m. m.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmärker på att enligt kommitténs förslag bristfälligheter på fordon — även sådana bristfälligheter som t. ex. odugliga styrinrättningar och bromsar — samt stannande eller uppställning av fordon på motorväg eller i skarp kurva eller i backkrön eller i närheten därav har hänförts till förseelser för vilka endast skall stadgas penningböter. Dessa förseelser innebär väl i det övervägande antalet fall också brott mot trafikbrottslagen. De kan då bestraffas med dagsböter — i svårare fall fängelse. Trots detta är det enligt styrelsen otillfredsställande med hänsyn till den allmänna trafikmoralen, att dessa brott över huvud taget skall kunna anses vara sådana att de kan hänföras till kategorien ordningsförseelser.

Även i flera andra remissyttranden än de nu särskilt nämnda förekommer en detaljkritik som går ut på att en eller flera av de förseelser som en-

ligt kommittén skall föranleda endast penningböter är så allvarliga att dagsböter är den rätta påföljden. Kritiken gäller förseelser mot sådana bestämmelser som dem angående motorfordons utrustning, fordonets vikt, maximi-last och axeltryck, högsta tillåtna hastighet, skyldigheten att stanna före infart på huvudled samt parkering på motorväg och där sikten är skymd.

Mot kommitténs förslag om att *maximum för penningböterna* skall bestämmas till 300 kr. har anförts kritik bl. a. av *svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté*, vilka med hänvisning till brottsbalken anser att bötesgränsen bör sättas vid 500 kr. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* förordar 1 000 kr. som bötesmaximum.

Departementschefen

Ett straffstadgande utformas i svensk lagstiftning traditionellt så att beskrivningen av den brottsliga gärningen följs av en straffskala, som upptar ett eller flera allmänna straff och ett fixerat straffmaximum. Straffskalorna ger i viss mån besked om samhällets inställning till olika typer av brott.

Denna lagstiftningsmetodik har gjort det naturligt att anknyta åtskilliga bestämmelser om brottmålsprocessen till det straff som är stadgat för det aktuella brottet eller som i det särskilda fallet kan väntas följa på brottet. Redan av praktiska skäl är det uteslutet att använda samma processuella förfarande i t. ex. ett mål om förargelseväckande beteende, där annat straff än böter inte kan komma i fråga, som i t. ex. ett mål om grov miss-handel eller grov förskingring, där det kan bli fråga om att utmäta ett långvarigt fängelsestraff eller tillgripa annan lika allvarlig brottspåföljd. Som jag redan tidigare har antytt är det inte minst ett rättssäkerhetsintresse att ett förfarande som omfattar fullständig brottsutredning, åtal och huvudförhandling inför domstol i kvalificerad sammansättning sparas för mål som verkligen kräver sådan handläggning.

Som exempel på anknytningar mellan straffskalorna för brott och reglerna om brottmålsprocessen kan nämnas bestämmelserna i 1 kap. 4 och 11 §§, 23 kap. 22 § och 48 kap. 1 § rättegångsbalken. Dessa lagrum avser brott för vilka inte är stadgat svårare straff än böter. Enligt de båda första lagrummen är underrätt, när det är fråga om sådana brott, domför med en lagfaren domare, enligt det tredje kan förundersökning underlätas om det ändå finns tillräckliga skäl till åtal och enligt det fjärde slutligen kan åklagaren i stället för att väcka åtal förelägga den misstänkte ett straff för godkännande. Institutet parkeringsbot får enligt lagen den 9 december 1960 om parkeringsbot användas endast beträffande sådana överträdelse-av föreskrifter om parkering, annan uppställning eller stannande av motorfordon som inte är belagda med svårare straff än penningböter.

Kommittén har valt att försöka uppnå en särskilt från trafiksäkerhets-synpunkt angelägen rationalisering av polisens, åklagarnas och domstolar-

nas arbete med trafikmålen genom att kombinera en revision av straffskalorna för vissa ofta förekommande trafikbrott och trafikförseelser med en uppmjukning av vissa villkor för utnyttjandet av förenklade handläggningsformer. En central ställning bland reformförslagen intar det nya polisbötessystemet, som är avsett för förseelser med endast penningböter i straffskalan.

Denna uppläggning gör att kommitténs olika förslag inte kan bedömas helt fristående från varandra. Frågan om borttagande av fängelse ur straffskalan för vårdslöshet i trafik i 1 § första stycket trafikbrottslagen sammanhänger med planerna på ökad användning av institutet strafföreläggande och en vidgad ensamdomarkompetens. På motsvarande sätt har förslaget om övergång från dagsböter till penningböter beträffande åtskilliga förseelser i vägtrafikförordningen och i andra trafikförfattningar samband med det föreslagna polisbötessystemet.

En rationalisering genom förenklade handläggningsregler är som jag inledningsvis har understrukt godtagbar endast i den utsträckning som rationaliseringen låter sig förena med hänsynen till den enskildes rättssäkerhet. Vid en revision av straffskalorna inom trafiklagstiftningen är påföljdssystemets effektivitet en avgörande synpunkt. Påföljdssystemet måste vara så utformat att det på bästa möjliga sätt tjänar syftet att hos trafikanterna inskrärpa vikten av att trafikreglerna noga iakttas. Mellan en rationell och smidig ordning för handläggningen av trafikmål och påföljdssystemets utformning finns emellertid ett tydligt samband. Det är allmänt erkänt att brottspåföljdernas effekt i hög grad beror på den snabbhet med vilken samhället reagerar mot upptäckta brott.

I likhet med det stora flertalet remissinstanser har jag för min del kommit fram till att man genom en kombination av reformer inom straff- och processrättslig lagstiftning efter i huvudsak de linjer som trafikmålskommittén har förordat bör kunna ge polisen, åklagarna och domstolarna möjligheter till ökade insatser som inte bara gör rättsvården effektivare utan också främjar trafiksäkerheten. Detta är utgångspunkten för mina bedömningar av enskildheter i kommitténs förslag, bl. a. de förslag till ändrade straffskalor för vissa trafikbrott och trafikförseelser som jag nu närmast skall behandla.

Straffet för vårdslöshet i trafik är enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen dagsböter eller fängelse i högst sex månader. För grov vårdslöshet i trafik är straffet enligt andra stycket i samma paragraf fängelse i högst två år. En skillnad mellan bestämmelserna är att straff för vårdslöshet i trafik kan drabba varje vägtrafikanter medan stadgandet om straff för grov vårdslöshet är tillämpligt endast på förare av bil, motorecykel, traktor eller motorredskap.

Kommitténs förslag att ta bort fängelse ur straffskalan för enkel vårdslöshet har blivit föremål för delade meningar bland remissinstanserna. De

kritiskt inställda remissinstanserna har bl. a. gjort gällande att det bör finnas en möjlighet att undantagsvis döma en kvalificerat vårdslös fotgängare eller cyklist till fängelse. En annan synpunkt som har anförts är att ett fängelsestraff kan vara på sin plats beträffande en trafikant som gör sig skyldig till upprepade trafikförseelser som visserligen inte är grova men som likväl sammantagna visar att vederbörande är likgiltig för trafikens krav.

Som kommittén har framhållit torde det emellertid under den långa tid trafikbrottslagen har varit i kraft knappast — annat än möjligen i något eller några enstaka fall — ha förekommit att en domstol har utdömt fängelsestraff för en vårdslöshet i trafik som inte varit att bedöma som grov enligt andra stycket i 1 § trafikbrottslagen. Den preventiva effekten av att ett straffstadgande som gäller ett av våra vanligaste brott innehåller en straffart som i praktiken aldrig eller så gott som aldrig tillämpas måste antas vara mycket ringa. Bekämpandet av brottsligheten i samhället över huvud taget kan däremot väntas vinna i effektivitet om ett stort antal uppenbara fall av vårdslöshet i trafik kan regleras genom strafförelägganden utan att domstolarnas hårt ansträngda resurser behöver anlitas. Det kan åtminstone f. n. inte anses aktuellt att försöka nå samma resultat genom att i stället vidga användningsområdet för strafföreläggande till brott som är belagda med fängelse. Tanken på en sådan lösning har avvisats av riksdagen vid flera tillfällen, senast år 1958 (L¹U 1958: B 13).

Om vårdslöshet i trafik görs till ett rent bötesbrott får detta konsekvenser inte bara för möjligheterna att använda strafföreläggande. Den ändrade straffskalan återverkar också på underrätts sammansättning i åtskilliga trafikmål. Betydligt fler mål än nu kommer i fortsättningen att kunna handläggas av en domare utan nämnd. Även denna förenkling bör i sin mån kunna bidra till en snabbare handläggning och därmed indirekt gagna arbetet på att hålla trafikbrottsligheten inom så snäva gränser som möjligt.

När jag för min del, efter att ha samrått med chefen för kommunikationsdepartementet, finner mig kunna godta kommittéförslaget i denna del utgår jag emellertid — det vill jag kraftigt understryka — från att slopandet av fängelse som påföljd för vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen inte skall föranleda domstolarna att ändra sin straffmättningspraxis i mildrande riktning. Den föreslagna lagändringen är inte ett uttryck för en ändrad syn på trafikbrottsligheten. Den är uteslutande föranledd av en rationaliseringssträvan som ytterst siktar till att man bättre än hittills skall kunna komma till rätta med lagöverträdare, inte minst sådana som överträder trafikreglerna. Ändringen bör träda i kraft den 1 juli 1966.

Av ännu större praktisk betydelse än jämkningen i bestämmelserna om straff för vårdslöshet i trafik är frågan om en övergång till penningböter som påföljd för ett antal trafikförseelser som nu är belagda med dagsbö-

ter. Det huvudsakliga motivet för kommitténs förslag i detta ämne är önskemålet att skapa tillräckliga förutsättningar för att införa ett polisbötesförfarande. Den handläggningsform som kommittén föreslagit är avsedd att användas vid förseelser som inte kan föranleda annat straff än penningböter. Systemet skall fungera så att den polisman som upptäcker en förseelse skall förelägga den misstänkte ett straff för godkännande. Straffsattserna för olika förseelser eller grupper av förseelser skall som regel fastställas centralt av RÅ. En skillnad mellan det föreslagna polisbötesystemet och den nuvarande parkeringsboten är att det nya systemet inte kommer att medge att den som bötfälls behåller sin anonymitet. Trafikförseelser som beivras genom ett polisbötesförfarande skall på vanligt sätt antecknas i körkortsregistret, vilket inte är fallet med överträdelser som faller under parkeringsbottslagen.

Utan att föregripa mitt ställningstagande i detalj till kommitténs polisbötesystem vill jag redan nu säga att jag är övertygad om att systemet har mycket stora fördelar. Det bör i väsentlig grad kunna bidra till att polispersonal friställs för en skärpt trafikövervakning och annat trafiksäkerhetsfrämjande arbete. En förutsättning för att man skall uppnå eftersträvarade rationaliseringsvinster och ökad effektivitet är emellertid att man kan tillgodose kommitténs önskemål att trafikförseelser oftare än hittills skall bestraffas med penningböter. Jag delar nämligen kommitténs uppfattning att dagsböter inte bör utmätas i ett polisbötesförfarande. Bötesstraffet måste kunna föreläggas den misstänkte på platsen i omedelbar anslutning till förseelsen, och det finns därför inte utrymme för en sådan utredning om den misstänktes ekonomiska förhållanden som bör föregå ett dagsbotsstraff.

Dagsbotsstraffet är från vissa synpunkter överlägset penningböter. Det medger att påföljden för en förseelse avvägs med hänsyn både till förseelsens mer eller mindre allvarliga beskaffenhet och till den misstänktes ekonomiska förhållanden, och det framstår därför ofta som mer rättvist än ett schablonmässigt straff omedelbart i pengar. Nackdelen med dagsbotsstraffet är främst att det kräver en utredning om den misstänktes inkomster, förmögenhet och försörjningsskyldighet som ibland kan vara tidsödande och omständlig. Det har också alltsedan dagsbotsstraffet infördes i början av 1930-talet stått klart att denna brottspåföljd inte kan få en helt generell tillämpning. Penningböter har behållits för ett stort antal ofta förekommande s. k. ordningsförseelser. Någon klar gräns mellan förseelser som har ansetts böra beläggas med dagsböter och andra bötesförseelser finns emellertid inte och begreppet ordningsförseelse ger härvidlag inte någon egentlig vägledning.

På vägtrafikens område är enligt gällande bestämmelser dagsböter den normala påföljden för flertalet förseelser i den rörliga trafiken liksom också för överträdelser av föreskrifter om motorfordons beskaffenhet och

utrustning. Den kraftiga ökningen av antalet trafikförseelser har emellertid i viss mån urholkat dagsbotsstraffet. Dels har arbetet med dagsbottsutredningar måst begränsas. Dels har domstolar och åklagarmyndigheter i allt större utsträckning kommit att utnyttja befintliga möjligheter att jämka dagsbotens belopp. Från Stockholm finns exempel på att man vid vissa trafikförseelser tillämpar en helt schablonmässig straffmätning vilken inte tar någon som helst hänsyn till variationer i de misstänkta ekonomiska förhållanden. Dagsbotsstraffet fyller i sådana fall inte längre sin funktion.

Det är bl. a. mot denna bakgrund som remissinstanserna så gott som enhälligt i princip har godtagit att användningen av dagsböter inom trafiklagstiftningen begränsas. Även jag anser att nödvändigheten att hushålla med rättsvårdens resurser och förhoppningarna om att vinna stora fördelar med ett polisbötesystem gör att betänkligheterna mot en reform i denna riktning måste vika. På åtskilliga håll utomlands har man redan hunnit få gynnsamma erfarenheter av polisbötesystem med schablonmässigt bestämda bötesbelopp. Om vi nu i Sverige slår in på samma väg, kan detta i sin mån underlätta det alltmer nödvändiga internationella samarbetet beträffande vägtrafiklagstiftningen.

Till dem som gentemot kommitténs förslag har åberopat rättvisesynpunkter vill jag ytterligare endast säga att ett polisbötesystem med schablonmässigt bestämda penningböter ingalunda behöver medföra att trafikanter, som är ekonomiskt välbeställda, riskfritt kan sätta sig över trafikreglerna. Avsikten är som jag förut har nämnt, att trafikförseelser, som beivras genom ett polisbötesförfarande, på vanligt sätt skall antecknas i körkortsregistret, och försumliga trafikanter måste därför räkna med att penningstraff för trafikförseelser kan komma att åtföljas av sanktioner av annat slag. Jag räknar med att vi i en snar framtid kommer att få ett differentierat och nyanserat påföljdssystem med bötesstraffet som endast ett av åtskilliga alternativa eller varandra kompletterande medel att beivra trafiköverträdelser. Även i detta sammanhang bör man för övrigt hålla i minnet att polisbötesystemet bör kunna leda till att trafikförseelser upptäcks och beivras i betydligt fler fall än hittills.

För att polisbötesystemet skall ge önskat resultat måste, som kommittén också har föreslagit, en övergång från dagsböter till penningböter avse ett jämförelsevis stort antal trafikförseelser. Beträffande urvalet av förseelser som inte skall kunna föranleda annan påföljd än penningböter har kommittén följt principen att penningböter bör tillämpas beträffande alla förseelser i vägtrafikförordningen och vissa närliggande författningar utom ett mindre antal som är att betrakta som speciellt allvarliga. I fråga om vissa förseelser, särskilt sådana som sammanhänger med ett vinstintresse hos den försumlige trafikanten, har kommittén dock varit återhållsam med att föreslå ändringar i straffbestämmelserna.

Urvalsproblemet har gett remissinstanserna anledning att framföra åtskilliga uppslag och synpunkter. Inbördes är remissopinionen splittrad. Som min egen åsikt vill jag framhålla att dagsböter bör tillämpas beträffande förseelser som i det konkreta fallet är av allvarlig natur. Förseelser som, när de har ordningskaraktär, bestraffas enligt vägtrafikförordningen men som, när de är av allvarligare art, är att bedöma som vårdslöshet i trafik bör i enlighet härmed kunna beläggas med penningböter i vägtrafikförordningen. För brott mot föreskrifter som helt eller delvis tillgodoser annat syfte än trafiksäkerheten, där trafikbrottslagen inte på motsvarande sätt täcker de allvarligare fallen, bör i vägtrafikförordningen föreskriven påföljd i form av dagsböter bibehållas.

I överensstämmelse med denna huvudprincip föreslår jag, i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet, att dagsböter utbyts mot penningböter i följande straffbestämmelser beträffande brott mot de i höger-spalten i denna förteckning angivna föreskrifterna.

65 § vägtrafikförordningen

motordrivet fordon och släpfordons
beskaffenhet och utrustning 2—6 §§ utom 3 § 6 mom.

67 § vägtrafikförordningen

skyldighet för annan vägtrafikant än
gående att beakta anvisningar ge-
nom vägmärken m. m. 40 § 1 mom.

beredande av fri väg för vissa väg-
trafikanter m. fl. 41 § 1 mom. och 2 mom. andra sty-
cket

uppträdande vid korsning i plan
mellan väg och järnväg m. m. 42 § 2 och 4 mom.

omkörning av annat fordon strax fö-
re eller på övergångsställe 47 § 2 mom.

signalering 47 § 3 mom. första stycket

skyldighet att lämna företräde vid
korsande möte 48 § 1 och 3 mom.

fordonsförares särskilda förplikt-
ser vid övergångsställe 48 a §

stannande och uppställning på väg 49 § 2 och 4 mom.

belysning på motordrivet fordon och
släpfordon 51 § 1 mom.

utmärkning av fordon last 52 § 2 mom.

fordons bredd m. m. 54 § 2 mom.

bogsering av fordon m. m. 55 § 1 mom. och 2 mom. första sty-
cket

hastighetsbestämmelser för fordon 56 § 1, 2, 3 och 4 mom.

68 § vägtrafikförordningen

lokal trafikföreskrift, dock ej förbud mot trafik med motordrivet fordon och ej heller föreskrift om fordons axeltryck och bruttovikt

61 § 1 mom. första stycket a) och c)—g) samt 63 § 2 mom.

11 § förordningen den 5 maj 1960 om mopeder

brukande av bristfälligt fordon

3 § första stycket

belysning

10 § andra stycket

I de nu berörda trafikförfattningarna bör ytterligare göras den ändringen att bötesmaximum generellt bestäms till 500 kr. i stället för nu 300 kr. Härigenom sker en anpassning till brottsbalkens bötesbestämmelser.

Mitt förslag innehåller även de ändringar som upptagits i det med 1) betecknade förslaget till ändring i vägtrafikförordningen i prop. 1965: 180¹. Dessa ändringar bör liksom de av mig här förordade ändringarna sättas i kraft den 1 januari 1967. Enligt det med 2) betecknade författningsförslaget i samma proposition skall vägtrafikförordningen fr. o. m. den 3 september 1967 innehålla förbud för fordonsförare att överskrida s. k. spärrlinje eller filmarkering. I samråd med chefen för kommunikationsdepartementet föreslår jag att straffet för överträdelse av detta förbud skall vara penningböter och inte som tidigare föreslagits dagsböter.

Föreläggande av ordningsbot

Kommittén

Kommittén framhåller att stegringen av antalet ordningsföreseelser, särskilt på trafikens område, har lett till en väsentlig ökning i arbetsbördan främst hos polisen och åklagarna men även hos delgivnings- och uppbördsmyndigheter samt domstolar. Handläggningen av ordningsföreseelser har kommit att belasta dessa myndigheter till förfång för andra viktigare arbetsuppgifter, t. ex. kampen mot den allvarligare kriminaliteten, trafikövervakning och ordningshållning. Mot denna bakgrund är det naturligt att det vid flera tillfällen har krävts att reglerna för rapportering och handläggning av

¹ Enligt förslaget i propositionen skall förbud att gå mot rött sken införas genom en ändring av 40 § 1 mom. VTF och kompletterande föreskrifter i vägmärkeskungörelsen den 7 december 1951 (nr 744). Alla föreseelser av gående mot 40 § skall enligt förslaget bestraffas med penningböter. Ytterligare innehåller förslaget jämkningar i förbudet mot omkörning i 47 § 2 mom. och överträdelser av förbudet föreslås belagda med dagsböter. Nya, med dagsböter straffsanktionerade föreskrifter om fordonsförares förpliktelser vid övergångsställe föreslås i 48 a §. Slutligen föreslås i 60 § andra stycket utvidgad skyldighet för gående att använda övergångsställe. Straffet för brott mot denna regel skall vara penningböter.

mindre bötesförseelser skall förenklas. Tanken att även i vårt land införa ett polisbötesystem har härvid kommit i förgrunden. Med »polisbötesystem» avser kommittén en ordning, enligt vilken polisman eller polismyndighet omedelbart ålägger böter för en förseelse.

I betänkandet lämnar kommittén en redogörelse för de handläggningsrutiner som tillämpas, när ordningsförseelser avgörs genom strafföreläggande. Kommittén anser att ett polisbötesystem skulle innebära en väsentlig förenkling i jämförelse med rådande ordning. Även det enklaste ärende har nu att vandra mellan många instanser, innan den misstänkte blir i tillfälle att få sin sak slutligt prövad. Nuvarande ordning medför även en mängd onödigt arbete med diarieföring. Denna olägenhet sammanhänger med att polis och åklagare är organisatoriskt skilda. Polisen utför utredningsarbetet och åklagaren har den dömande funktionen, som kommer till uttryck i strafföreläggandet. Förstatligandet av polis- och åklagarväsendet och upplösningen av det organisatoriska sambandet mellan polis- och åklagarverksamheten gör det från praktisk synpunkt än mera påkallat att överväga lämpligheten av ett polisbötesystem. Inom ett sådant system blir åklagarens medverkan i handläggningen obehövlig i det stora flertalet fall.

Mot nuvarande handläggningsformer riktar kommittén även den anmärkningen att de tvingar kvalificerad personal — polis eller åklagare — att delta i handläggningen av det enklaste ärende vid flera tillfällen. Tillämpar man ett polisbötesystem, kan den rapport som ofta skrivs på platsen i stor utsträckning ersättas av ett omedelbart föreläggande. Återstående arbete kan övertas av kontorspersonal. En avsevärd lättnad kan vidare åstadkommas i det omfattande delgivningsarbete som nu förekommer. Införandet av ett polisbötesystem kan också leda till att s. k. slagning i register helt eller delvis försvinner. Det blir över huvud anledning att allmänt överväga, om det är nödvändigt och lämpligt att registrera de mindre förseelserna i den utsträckning som nu sker.

Behovet av förenklade handläggningsformer är särskilt framträdande i vissa fall. Kommittén erinrar om att det nu ofta förekommer stort upplagda, tidsbegränsade aktioner vid trafikövervakningen. Härvid sker ett mycket stort antal ingripanden. Det är av värde om man i dessa fall kan beivra en förseelse omedelbart och underlåta rapportering m. m. Även när endast ett obetydligt straff kommer i fråga, anser kommittén att nu tillämpade handläggningsformer är för invecklade.

När man prövar frågan om att införa ett polisbötesystem måste man, betonar kommittén, beakta vikten av att ordningsförseelserna handläggs så, att onödig friktion mellan de rättsvårdande organen och allmänheten undviks. Mot ett polisbötesystem har invänts att allmänheten skulle komma att mera direkt förbinda polisen med bötesstraffet, dvs. straffutmätningen, och att förhållandet mellan polis och allmänhet skulle försämrast. Kommittén finner denna invändning mindre hållbar. Avgörande för den skyldige i

dess fall är, om rapportering sker eller inte. Om förutsättningar föreligger, kan polismannen meddela rapporteftergift. När polismannen beslutar att rapportera en förseelse, har den som erkänner förseelsen inte sällan ett starkt intresse av att få saken avgjord så fort som möjligt. Den enskilde vill inte besvärmas av skrivelser och delgivningar från olika organ. Från dessa synpunkter måste ett polisbötesystem anses innebära vissa fördelar för allmänheten. Systemet kan utformas så, att bötesföreläggandet sker med tillämpning av en av åklagarmyndigheten på förhand fastställd taxa med belopp som i princip är fixt för varje aktuell förseelse. Skönsmässig prövning av böternas storlek förekommer då inte i varje särskilt fall. Enligt kommitténs mening bör införandet av ett system med denna utformning inte vara ägnat att försämra polisens förhållande till allmänheten. Genom förmedling av trafikantorganisationerna kan upplysning spridas om systemets fördelar för trafikanterna.

Handläggningen av trafikförseelser är, anför kommittén, förenad med särskilda problem, eftersom förseelserna ofta begås långt från hemorten. Med nuvarande handläggningsregler är det i praktiken inte möjligt att få saken avgjord i omedelbart samband med förseelsen. När institutet straffföreläggande infördes, tänkte man sig att åklagaren skulle utfärda föreläggandet i samband med ett förhör med den misstänkte. Åklagaren håller emellertid inte något förhör om förseelser för vilka straffföreläggande blir aktuellt. Straffföreläggandet utfärdas i allmänhet inte förrän en månad eller mera efter förseelsen. Den misstänkte skall då sökas i sin hemort. I fråga om utlänningar är detta ofta inte praktiskt möjligt. Detta är betänkligt från trafiksäkerhetssynpunkt. Inte minst i dessa fall skulle ett polisbötesystem kunna medföra betydande organisatoriska förenklingar.

För att strafflagstiftningen skall bli effektiv är det av betydelse att straffet följer så snabbt som möjligt på brottet. För trafiksäkerheten är det väsentligt, om polisen har möjlighet att genast ställa den som är skyldig till en förseelse inför konsekvensen av dennes handling. Straffet sätts då i direkt samband med överträdelsen av trafikregeln. En lindrigare omedelbar bestraffning är säkerligen mången gång verkningfullare än ett hårdare straff, som blir aktuellt flera månader efter förseelsen. Därtill kommer, enligt vad kommittén framhåller, att en bedömning som sker på handlingarna månader efter förseelsen måste vara förenad med många felkällor. Den omedelbara bedömningen kan däremot grundas på ett material, som båda parter har fullt aktuellt. Missförstånd kan genast klaras upp och utredningsarbetet kan koncentreras på de verkligt stridiga frågorna.

Kommittén erinrar om att gällande bestämmelser för handläggning av allvarigare brott och obetydliga förseelser i princip är desamma. Rättegångsbalken gör ingen större skillnad mellan olika måltyper, även om straffföreläggandet erbjuder mera summarisk handläggning av vissa mindre brottmål. Det skulle vara av värde, om själva sättet för handläggningen av en

ordningsförseelse kunde göra det mera klart att den inte är att hänföra till den egentliga kriminaliteten.

Bötesstraffet används som reaktion mot såväl förhållandevis allvarlig kriminalitet som rena ordningsförseelser. En särskild påföljd som endast tillämpas vid ordningsförseelser skulle understryka att dessa ej hänförs till den egentliga kriminaliteten. Genom lagen om parkeringsbot har begreppet parkeringsbot tillkommit. Kommittén anser att straffet i ett allmänt polisbötessystem bör få en särskild beteckning, exempelvis ordningsbot. Ett ytterligare steg i samma riktning, säger kommittén, skulle vara om ordningsstraffet inte kunde förvandlas. Mot detta torde emellertid kunna invändas att villigheten att betala ordningsstraffet kan starkt försämrats. Möjligheterna till indrivning blir inte tillräckligt effektiva, om hotet om förvandling inte behålls. Kommittén understryker att ett särskilt ordningsstraff inte innebär att bötesstraffen genomgående blir lägre. Ordningsstraffet skall bestämmas med tillämpning av samma principer som gäller för bötesstraff i allmänhet.

Mot ett polisbötessystem kan, anför kommittén vidare, göras den invändningen att en i viss mån dömande verksamhet läggs på annat organ än domstol. F. n. kan emellertid åklagare utfärda strafföreläggande. Kommittén anser att betänkligheter inte möter att låta polisen handlägga sådana ordningsförseelser som är av enkel natur och inte kräver någon egentlig straffmätning. I fråga om t. ex. de ringare trafikförseelserna synes hinder inte möta att i väsentlig mån föra över handläggningen till polisen. Ordningsförseelserna har ett naturligt samband med polisens hela ordningshållande verksamhet som talar för att man låter polisen utöva dömande verksamhet i fråga om dessa förseelser. Kommittén erinrar om att i prop. 1962:148 angående huvudmannaskapet för polisväsendet m. m. har uttalats (s. 61) att överflyttning till polischef av vissa enklare åklagaruppgifter kan komma i fråga som ett led i en rationalisering. Kommittén anser uttalandet vara ett stöd för dess uppfattning om ett sådant samband. Samhällets reaktion mot trafikförseelser får ses som ett led i den trafikövervakning som polisen utför för att åstadkomma bättre trafikdisciplin. Det kan därför synas naturligt att polisen, som har den närmaste kontakten med trafiken och dess problem, även tar del i den polisiära tillrättavisning som straffet egentligen utgör i dessa fall.

Kommittén tar i fortsättningen upp frågan om de enskilda polismännen har kvalifikationer för de nya uppgifter som skulle läggas på dem inom ett polisbötessystem. Kommittén finner att ett större ansvar därvid kommer att vila på polismännen. Kommitténs överväganden leder fram till den slutsatsen att polismännen besitter erforderliga kvalifikationer. Därvid förutsätts att endast de mindre förseelserna kommer att handläggas inom detta system. Kommittén jämför med de åligganden som polismännen har redan nu och erinrar först om att den enskilde polismannen f. n. har att träffa

avgöranden om parkeringsbot, vilka är principiellt likartade med de beslut som kan bli aktuella inom ett mera allmänt polisbötessystem. Detta har, såvitt kommittén har erfarit, inte medfört påvisbara olägenheter från rätts-säkerhetssynpunkt. I allmänhet, men inte alltid, är det enkelt att ta ställning till frågan om en parkeringsförseelse föreligger eller ej. Någon väsentlig skillnad i svårighetsgraden mellan dessa avgöranden och avgöranden om vissa andra okomplicerade trafikförseelser föreligger dock inte. Kommittén nämner förande av cykel eller moped utan lykta under mörker liksom paråkning på dessa fordon. Även vid andra förseelser, exempelvis hastighetsöverträdelser som kontrolleras med s. k. radarmätare, är det ofta lätt att avgöra om förseelse föreligger. Till detta kommer att polismännen numera har en god allmänutbildning. För trafikövervakning används i stor utsträckning polispersonal som är specialutbildad. Denna personal har kunnat anförtros uppgiften att meddela beslut av mera kvalificerad art, exempelvis beslut om körförbud beträffande fordon (23 § vägtrafikförordningen). Ett sådant beslut måste, framhåller kommittén, anses väsentligt mera ingripande för den enskilde än ett föreläggande som avser ett mindre bötesstraff. Det anmärks att beslut om körförbud kan meddelas även mot vederbörandes bestridande. Kommittén pekar i detta sammanhang också på att en polisman under särskilda förutsättningar har befogenhet att meddela rapporteftergift vid förseelse, på vilken inte kan följa frihetsstraff. Härigenom utövar polismannen redan f. n. en i viss mån dömande funktion. Hans ställningstagande, som ofta är förenat med svårigheter, blir avgörande för om en förseelse skall föranleda rättsligt ingripande. Institutet rapporteftergift har mycket stor betydelse i praktiken. Även i övrigt har polismännen i skilda avseenden anförtrots avgöranden som kräver ett stort mått av kunnande och omdöme. Som exempel nämner kommittén gripande av den som kan misstänkas för brott (24 kap. 7 § rättegångsbalken).

Frågan om förhöjt straff vid återfall berörs också av kommittén. Den konstaterar att förhöjt straff i återfallssituationer f. n. utdöms i viss utsträckning även för ordningsförseelser. Ett polisbötessystem torde väsentligt försvåra en sådan praxis. Kommittén erinrar om att reglerna om återfall hade ett annat innehåll i strafflagen än de har i brottsbalken (26 kap. 3 § brottsbalken). Med undantag för bestämmelser i vissa speciella författningar finns nu inte något uttryckligt lagstöd för att återfall skall beaktas vid straffmätningen i fråga om bötesbrott. Det har emellertid ansetts att återfallet utgör en omständighet som domstolen bör beakta (prop. 1962: 10 C s. 247). I detta sammanhang erinrar kommittén om att det finns en förhållandevis fullständig central registrering av begångna trafikförseelser utom bl. a. vissa parkeringsförseelser. Kommittén syftar på den registrering som sker i körkortsregistren. Det är alltså, yttrar kommittén, teoretiskt möjligt att vid straffmätningen ta hänsyn till att en trafikförseelse utgör återfall. I fråga om andra ordningsförseelser finns i allmänhet inte någon cen-

tral registrering. Beträffande fylleri förs dock ett sådant register hos kontrollstyrelsen. I anslutning härtill framhåller kommittén att det inte föreligger skyldighet för åklagare eller domstolar att infordra körkortsregisterutdrag, när förseelse mot vägtrafikförordningen skall prövas. Rådande praxis är skiftande. Enligt vad kommittén redovisar är det vid många domstolar vanligt att utdrag företes. Vid andra domstolar är förhållandet det motsatta. I allmänhet har åklagaren inte tillgång till uppgifter ur körkortsregistret, när strafföreläggande utfärdas.

Den som har att bestämma straffet för en förseelse mot vägtrafikförordningen känner således ofta inte till om förseelsen är ett återfall, anför kommittén. Förhöjt straff kan följaktligen inte komma i fråga i dessa fall. Även i övrigt finns det, enligt kommitténs erfarenheter, en stark tendens att utmäta straff för trafikförseelser efter schablon. Kommittén anser att den främsta anledningen till denna utveckling är den betydande ökningen av antalet sådana förseelser. Även i fråga om andra ordningsförseelser går utvecklingen mot ett minskat hänsynstagande till återfall, när straff skall utmätas. Kommittén upplyser att varken rådhusrätterna eller åklagarna i Stockholm och Göteborg numera mäter ut förhöjt straff vid återfall i fylleri. Rådande skiftande praxis innebär att straffmätningen vid en upprepade ordningsförseelse blir beroende av var i landet förseelsen har begåtts. Kommittén finner detta vara mycket olämpligt. Man kan tala om orättvisa, i det att likadana återfallsförseelser bestraffas olika hårt på skilda håll.

Kommittén uttalar att tidigare förseelser i princip skall beaktas vid straffmätningen, om särskilda skäl inte talar mot detta. Ordningsförseelserna är emellertid i allmänhet av sådan karaktär att det kan ifrågasättas, om det är lämpligt att beakta eventuellt återfall. Det torde kunna göras gällande att förhöjt straff vid återfall inte har någon preventiv effekt här. Värdet av straffhöjning måste i allt fall anses begränsat. Gällande praxis bestyrker att behov av förhöjt straff i allmänhet inte anses föreligga vid återfall i en ordningsförseelse. Även andra, praktiska synpunkter anser sig kommittén böra beakta. De eventuella fördelarna av en straffmätning som generellt tar hänsyn till återfall måste vägas mot det merarbete som den förorsakar. Införs en skyldighet att infordra utdrag ur körkortsregistret vid trafikförseelser, skulle en väsentlig arbetsökning följa hos de berörda myndigheterna, inte minst hos körkortsmyndigheterna som redan nu har svårigheter att bemästra arbetssituationen. Den hittillsvarande arbetsbelastningen — i detta sammanhang främst hos polis och åklagare — har säkerligen varit en bidragande orsak till utvecklingen mot mindre hänsynstagande till återfall vid ordningsförseelser. Det kan för storstädernas del utan överdrift sägas att det är praktiskt omöjligt att beakta iteration annat än i ringa omfattning.

På grund av de överväganden som nu har redovisats anser kommittén, att den omständigheten att en ordningsförseelse utgör ett återfall i allmän-

het inte bör påverka straffets höjd. Hinder bör därför inte möta att använda ett polisbötessystem som innebär att tidigare förseelser inte beaktas. Kommittén ger uttryck för den tanken att det snarare är en fördel från rättvisesynpunkt att ett polisbötessystem kan medverka till en mera enhetlig straffmättningspraxis.

Kommittén finner att, förutom rent praktiska motiv, också principiella skäl talar för att föreläggande av böter direkt genom en polisman bör avse endast böter omedelbart i penningar. Det bör inte åläggas polisman att ingå i prövning av de förhållanden som bestämmer dagsbotens storlek.

Kommittén har övervägt, om utformningen av förfarandet inom ett polisbötessystem kan göras enligt samma principer som tillämpas i lagen om parkeringsbot. Handläggningen av parkeringsbot karakteriseras kanske främst, hävdar kommittén, av att den skyldige behåller sin anonymitet. Detta medför att förseelsen inte kan antecknas i körkortsregistret. Vid de flesta typer av förseelser i den rörliga trafiken är det emellertid nödvändigt med en sådan anteckning. Förseelser av sådan art är jämte parkeringsförseelserna de vanligaste. Redan detta visar att det inte är möjligt att mera allmänt handlägga trafikförseelser enligt principerna i lagen om parkeringsbot.

Vidare har kommittén diskuterat, om en lösning står att finna inom ramen för institutet strafföreläggande. En väsentlig förenkling i det nu tillämpade förfarandet skulle erhållas, yttrar kommittén, om polisman fick behörighet att utfärda sådant föreläggande i vissa fall. Kommittén anser det emellertid betydelsefullt att det genom själva handläggningen av en ordningsförseelse framgår att ett särskilt förfarande används. Det är även önskvärt att den polisman, som utfärdar ett föreläggande, har att följa strikta anvisningar och att straffet bestäms efter schablon. Detta skulle tvinga fram särbestämmelser för strafföreläggande som utfärdas av polis. Speciella regler bör om möjligt undvikas. Starka skäl talar mot att ändra i strafföreläggandeinstitutet för att göra detta lämpat att användas i ett polisbötessystem.

Kommittén finner sig inte heller kunna förorda att, närmast efter tysk förebild, ett system med avgiftspliktig varning införs för förseelser i trafiken. Detta sätt att beivra förseelser förutsätter nämligen att avgiften kan hållas förhållandevis låg. Våra oftast förekommande mindre trafikförseelser föranleder emellertid en ej obetydlig påföljd. En avgiftspliktig varning skulle följaktligen inte få större praktisk tillämpning.

Grundtanken bakom ett polisbötessystem är, oavsett hur det regleras i detalj, att den skyldige skall få kännedom om följderna av sitt handlande i omedelbart samband med en förseelse, anför kommittén. Detta besked skall lämnas av en polisman. Frågan om det sätt på vilket den misstänkte skall godkänna påföljden kan emellertid lösas olika. Ställningstagandet i denna

fråga är av stor betydelse för hela utformningen av systemet. Kommittén behandlar följande tre lösningar av frågan.

Betalning av böterna utgör godkännande. Detta system torde lämpa sig bäst vid förseelser, för vilka bötesstraffet kan sättas relativt lågt. I annat fall kan betalning ofta inte erhållas inom rimlig tid. Förfarandet är användbart endast när betalningsprocenten förväntas bli hög. Det har alltså begränsat användningsområde. Den stora fördelen med förfarandet är att den misstänkte genom godkännandet — betalningen — slutligen skiljer sig från ärendet.

Underlåtenhet att klaga över förelagd påföljd anses som godkännande. När strafföreläggande infördes i vår rätt, framfördes tanken att låta underlåtenheten att klaga få denna rättsverkan. Detta ansågs emellertid mindre lämpligt från rättssäkerhetssynpunkt. Även kommittén anser att starka skäl talar mot att tillmäta en underlåtenhet denna betydelse. Den omständigheten att en misstänkt inte klagat över en förelagd påföljd behöver ingalunda betyda att han godtar föreläggandet. Okunnighet, glömska eller oförmåga kan ej sällan vara orsak härtil.

Skriftligt godkännande av föreläggandet krävs. Detta sätt för godkännande används vid strafföreläggande. Önskvärdheten av största möjliga likhet mellan ett polisbötesföreläggande och strafföreläggande talar för denna lösning. Samtidigt vinnas den stora fördelen från rättssäkerhetssynpunkt att man tvingar fram ett positivt handlande från den misstänkte. Det är även av värde för utredningsorganet — polisen — att så snart som möjligt få kännedom om den misstänktes inställning. Onödigt utredningsarbete undviks härigenom. Det är emellertid uppenbart att skriftligt godkännande medför viss omständlighet.

Kommittén har funnit det särskilt väsentligt att godkännandet sker genom ett positivt handlande av den misstänkte. För att förfarandet skall bli så praktiskt och smidigt som möjligt anser kommittén att godkännande bör kunna ske genom såväl betalning som skriftligt medgivande. Godkännande som lämnas i omedelbart samband med att föreläggandet utfärdas bör, liksom vid strafföreläggande, godtas. Som processlagberedningen har framhållit i fråga om strafföreläggande (SOU 1938: 44 s. 499) skulle en föreskrift om betänketid för den misstänkte i många fall vara onödig. Något tvång för den misstänkte att godkänna omedelbart skall självfallet inte föreligga. Den som utfärdar föreläggandet skall upplysa den misstänkte om de olika möjligheter som erbjuds för att få saken avklarad.

Det är av stor betydelse att det står klart för alla att polisbötesförfarandet avser förseelser som, enligt vad kommittén säger, inte hör till den egentliga kriminaliteten. Kommittén föreslår därför att den handling polismanen utfärdar betecknas ordningsföreläggande och att påföljden kallas ordningsbot.

Polisbötessystemet bör enligt kommitténs mening få den utformningen att polisman bestämmer straffet enligt straffsatser, som RÅ eller i vissa fall statsåklagare har fastställt. Polismannens handlingsfrihet begränsas härigenom, och det blir inte möjligt för den misstänkte att genom diskussion med polismannen söka förmå denne att utfärda ett föreläggande med lägre straff. Särskilt för polisens förhållande till allmänheten är detta väsentligt. Det blir visserligen inte möjligt att beakta alla de speciella förhållanden som kan finnas i olika fall. Ett ordningsföreläggande bör emellertid vara avsett endast för normalfallet. Föreligger någon omständighet som gör det mindre lämpligt att använda den påföljd som avses för normalfallet, skall polismannen inte utfärda ett föreläggande. Han skall i stället avge rapport i vanlig ordning.

Kommittén anser det inte nödvändigt eller lämpligt att ordningsföreläggande i princip underställs annan myndighet, såsom åklagare eller domstol, för prövning. Med en sådan ordning minskas värdet av institutet i hög grad. Förfarandet blir väsentligt långsammare och någon större arbetslättning erhålls inte. Polisen måste anses kompetent att självständigt handha dessa avgöranden som är förhållandevis enkla. Kommittén hävdar emellertid att det i vissa speciella fall som skall beröras i det följande kan vara önskvärt att ett ordningsföreläggande provas av annan myndighet, lämpligen åklagare.

Kommittén har vidare övervägt, om klagan skall kunna ske eller prövning i annan ordning skall äga rum beträffande det föreläggande som polismannen har utfärdat och den misstänkte har godkänt. Kommittén jämför med strafföreläggandet, vilket vinner laga kraft i och med att det har godkänts. Kommittén anser att det inte bör göras någon skillnad mellan straffföreläggande och ordningsföreläggande i detta avseende. En allmän möjlighet att klaga över godkänt ordningsföreläggande skulle medföra stora praktiska svårigheter utan att motsvarande fördelar erhålls. I extraordinär väg bör emellertid, hävdar kommittén, besvär kunna anföras över ordningsföreläggande. Förfarandet för sådana besvär bör anordnas på samma sätt som vid strafföreläggande. Det allmänna bör företrädas av åklagaren. Det skall åligga polismyndighet att underrätta åklagaren, när förhållandena är sådana att extraordinära besvär bör anföras.

Kommittén understryker i detta sammanhang att bestämmelserna om ordningsföreläggande bör utformas på sådant sätt att de inte binder förfarandet vid någon bestämd handlägningsrutin. Även om det är betydelsefullt att föreläggandet utfärdas i omedelbart samband med förseelsen, skall den patrullerande polismannen inte använda ordningsföreläggande i varje särskilt fall. Förfarandet skall självfallet inte tillämpas, om det under speciella betingelser visar sig praktiskt olämpligt. Erfarenheten får visa, om det kan vara fördelaktigt att begränsa användningsområdet till de vanligaste förseelserna. Kommittén är vidare medveten om att det kan föreligga små-

righeter att skriva ut ett ordningsföreläggande exempelvis under olägliga väderleksförhållanden. Polismännen disponerar emellertid fordon i stor utsträckning numera. Bilen utgör en lämplig plats för utskriften. Det förekommer även att fasta kontrollplatser utrustas för trafikövervakningen där tillgång till full skrivutrustning, bandspelare m. m. finns. Vidare kan ett föreläggande skrivas ut på polisstationen bl. a. i samband med förhör med den misstänkte. Det bör tillkomma polisledningen att närmare fastställa den eller de handläggningsrutiner som skall användas.

Kommittén vill inte heller binda förfarandet för betalningen av ordningsboten vid något visst sätt. Kommittén anser det olämpligt att polisman generellt blir skyldig att uppbära betalning i samband med att föreläggandet utfärdas. Omedelbar betalning skulle visserligen, kanske inte minst från preventiv synpunkt, ha en stor betydelse. Värdet hos ordningsföreläggandet från trafiksäkerhetssynpunkt skulle höjas. Kommittén erinrar om att, när strafföreläggande utfärdas i den misstänktes närvaro, han skall ges tillfälle att betala ordningsboten omedelbart. Detta bygger på tanken att strafföreläggandet utfärdas i samband med att åklagaren håller förhör med den misstänkte. I tillämpningen har denna tanke dock inte följts. Närmare erfarenhet av betalning direkt till den som utfärdar föreläggande saknas alltså. Från uppbördsteknisk synpunkt kan det vara till nackdel att ett mycket stort antal personer får behörighet att ta emot bötesbetalning. Det kan bli nödvändigt att förenkla uppbördsförfarandet.

När frågan om omedelbar betalning av ordningsbot övervägs måste, anför kommittén, polisens förhållande till allmänheten beaktas. Ett syfte med möjlighet till omedelbar betalning är att bespara allmänheten besvär. Genom förmedling av de olika trafikantorganisationerna kan upplysning spridas härom. Kommittén finner det uteslutet att den uppfattningen utbreder sig att böterna tillfaller den polisman som har utfärdat föreläggandet. Samtidigt understryker kommittén att förhållandet mellan polis och allmänhet inte får försämrats genom ett polisbötesystem. Enligt vad kommittén upplyser har det framhållits för kommittén att särskilt betalningssättet är av betydelse. Kommittén finner det svårt att ta ställning i dessa närmast psykologiska frågor. Den framtida utvecklingen bör inte bindas. Genom försöksverksamhet torde det vara möjligt att vinna större klarhet om det lämpligaste förfaringsättet.

I anslutning härtil betonar kommittén att möjligheten till omedelbar betalning av ordningsbot är särskilt värdefull i vissa fall. Trafikförseelser begås ej sällan av personer som befinner sig långt från sin hemort. Det måste förefalla märkligt för den enskilde, om betalning inte får ske omedelbart. Visserligen kan polismannen överlämna ett postgiroinbetalningskort. Detta medför emellertid fördröjning. Särskilt i fråga om utlännningar innebär det nackdelar. I varje fall bör det finnas befattningshavare på samtliga polisstationer, gärna bland kontorspersonal, som är behörig att ta emot

omedelbar betalning av ordningsbot. Kommittén nämner dessutom att det särskilt vid större trafikkontroller kan visa sig fördelaktigt att polisman eller annan person finns tillgänglig som är behörig att ta emot betalning på platsen.

Kommittén har främst beaktat trafikförseelserna men finner det uppenbart att behov föreligger att förenkla handlägningsformerna även vid andra ordningsförseelser. Den nämner förseelser mot allmänna ordningsstadgan och bestämmelserna angående mått och vikt, förargelseväckande beteende samt enklare tullmål. Dessa förseelser är ofta av mycket enkel natur. Kommittén anser därför att polisbötesförfarandet i princip bör vara tillämpligt på samtliga förseelser, på vilka endast böter omedelbart i penningar kan följa. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att närmare bestämma tillämpningsområdet.

Endast beträffande fylleriförseelser har kommittén ansett sig böra mera ingående pröva, om förutsättningar föreligger — utanför trafikstraffrätten — att använda ordningsföreläggande. Anledningen härtill är främst, anför kommittén, att gällande processuella bestämmelser har visat sig mindre ändamålsenliga, när det gäller att beivra fylleri. Kravet på förenkling är starkt. Kommittén erinrar om att strafföreläggande i praktiken inte har kunnat utfärdas i omedelbart samband med förseelserna. När någon har gjort sig skyldig till fylleri, sänder åklagaren strafföreläggandet till den misstänkte. Ofta sker detta efter en eller flera månader. På flera håll, särskilt i storstäderna, godkänns emellertid endast ett begränsat antal strafförelägganden angående fylleriförseelser. I stor utsträckning förekommer det därför att man ger den misstänkte tillfälle att utfärda en fullmakt i samband med förseelsen. Den för vilken fullmakten utfärdas — ofta en tjänsteman vid domstol — kan sedan erkänna förseelsen inför domstol i den misstänktes ställe. På vissa orter sker alltid stämning direkt till rätten. Det förekommer också att man försöker med strafföreläggande som första åtgärd. Godkänns inte föreläggandet, stäms den misstänkte till rätten. I de fall fullmakt har lämnats, delges stämningen med ombudet som skriftligen erkänner förseelsen. Huvudförhandlingen som sedan följer vid domstolen får en ytterst summarisk karaktär. Kommittén upplyser att Stockholms rådhusrätt årligen handlägger omkring 7 000 mål av denna karaktär.

Kommittén anser att ordningsföreläggandet, jämfört med det berörda fullmaktsförfarandet, har den fördelen att det direkt anger straffets storlek för den misstänkte. Han får veta konsekvenserna av ett godkännande. Från rättssäkerhetssynpunkt måste detta anses värdefullt. Kommittén erinrar om att handläggning av fylleriförseelser genom ordningsföreläggande innebär att straffmätningen sker efter schablon. Detta innebär, åtminstone i storstäderna, inte någon större skillnad i förhållande till nuvarande praxis. Kommittén anser det inte vara någon olägenhet att tillämpa enhetsstraff för fylleriförseelser.

Slutligen har kommittén övervägt, om polis kan anses lämpad att ta ställning till om en fylleriförseelse föreligger eller ej. Den bedömning som blir aktuell motsvarar enligt kommitténs mening det ställningstagande en polisman har att göra, innan han beslutar att en fyllerist skall tas om hand. Polisen har den omedelbara kontakten med den misstänkte och får då de bästa möjligheterna att bedöma, om en fylleriförseelse har begåtts. En granskning i efterhand på handlingarna blir nästan uteslutande av formell natur. Kommittén finner således att fylleriförseelser väl lämpar sig att handläggas genom ordningsföreläggande. Fylleriförseelserna är dock i vissa avseenden av annan karaktär än trafikförseelserna. Vid en trafikförseelse kan rapporteftergiften ersätta åklagarens möjligheter att besluta att ej åtala. Motsvarande förhållande gäller inte i fråga om en fylleriförseelse, där särskilda synpunkter kan påverka åtalsfrågan. Uppgifter från bl. a. kontrollstyrelsen måste inhämtas, innan slutlig ställning kan tas. Det är från skilda synpunkter lämpligt att det slutliga avgörandet inte ligger i polisens hand. Kommittén anser följaktligen att ordningsföreläggande för fylleri skall underställas åklagaren för prövning. Polismannens föreläggande får betraktas som ett förslag. Åklagarmyndigheternas arbete med fylleri-mål minskar avsevärt, även om föreläggandet skall fastställas av åklagare.

Kommitténs uppfattning att ordningsföreläggande för fylleri skall underställas åklagarens prövning aktualiserar frågan, om betalning av ordningsbot även i dessa fall skall kunna ske i omedelbart samband med att föreläggandet utfärdas. Det som komplicerar denna fråga är att åklagare skall pröva, om åtal lämpligen bör ske för förseelse av den som har intagits på anstalt för alkoholmissbrukare, se 57 § lagen den 27 juli 1954 (nr 579) om nykterhetsvård (senast ändrad 1964:175). Kommittén anmärker att den som kommer att utfärda ordningsföreläggande ofta saknar kännedom om huruvida den misstänkte tillhör berörda kategori. Om ordningsbot betalas omedelbart, kan det således bli fråga om att återbetala den, när åklagaren prövar ordningsföreläggandet. De som har intagits på vårdanstalt för alkoholmissbrukare känner emellertid i regel väl till att åtal i dessa fall vanligen inte äger rum. De torde därför upplysa om att de är intagna på anstalt eller vägra att godkänna föreläggandet. Det finns i vart fall inte anledning att anta att frivillig betalning kommer att ske i större utsträckning. Eftersom möjligheten till frivillig betalning i det övervägande antalet fall ändå medför praktiska fördelar, vill kommittén inte utesluta möjligheten till omedelbar betalning.

Kommittén överväger i vilken utsträckning ordningsföreläggande skall användas då särskilda rättsverkningar är aktuella. Det är enligt kommittén inte lämpligt att ett förverkande enligt 2 kap. 17 § strafflagen — numera 36 kap. 2 § brottsbalken — handläggs i samband med ordningsföreläggande. Kommittén anser, att föreskrift i detta avseende kan meddelas av RÅ, när ordningsbot fastställs. I andra fall är emellertid frågor om särskilda

rättsverkningar väsentligt enklare att avgöra. Kommittén föreslår därför att ett visst utrymme bör ges för att använda ordningsföreläggande, när förverkande eller andra rättsverkningar av en förseelse kan ifrågakomma. Vid exempelvis fylleri anser kommittén att förverkande enligt lagen den 9 maj 1958 (nr 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. bör kunna tas upp i ett ordningsföreläggande. Kommittén framhåller, att Kungl. Maj:t bör överväga frågor om förverkande och andra särskilda rättsverkningar, när ställning skall tas till den utsträckning vari ordningsföreläggande skall underställas åklagare för eventuell fastställelse. Kommittén anser att i de fall en rättsverkan är obligatoriskt förenad med en förseelse det inte kan anses erforderligt med åklagarprövning. Sådan prövning bör däremot ske, när rättsverkan inte är obligatorisk.

Kommittén har funnit att närmare regler om förfarandet vid handläggning av ordningsföreläggande enligt de principer som kommittén sålunda har redovisat bör upptas i en särskild lag. I enlighet härmed framlägger kommittén förslag till lag om ordningsföreläggande.

Remissyttrandena

Kommitténs förslag om ordningsföreläggande har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran i det alldeles övervägande antalet yttranden. Några remissinstanser har uttalat viss tveksamhet. Endast *länsstyrelsen i Älvsborgs län*, *polismästaren i Göteborg*, *Föreningen Sveriges landsfiskaler* och fem underremissinstanser har avstyrkt förslaget.

I några tillstyrkande yttranden förordas inskränkningar i användningsområdet för ordningsföreläggande. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län*, *domstolskommittén*, *polisberedningen*, *Svenska försäkringsbolags riksförbund* och *Trafikförsäkringsföreningen* anser att förfarandet bör begränsas till »rena» ordningsförseelser och ej avse trafikförseelser i den rörliga trafiken. *Riksrevisionsverket*, *Föreningen Sveriges polismästare*, *polismästaren i Stockholm* och ett par underremissinstanser ger uttryck för liknande tankar.

I ett stort antal allmänt tillstyrkande remissyttranden betonas särskilt att institutet ordningsföreläggande medger en förenklad och snabbare handläggning av mindre förseelser. JK uttalar, att ökningen av antalet trafikförseelser har föranlett att rättsskipningen i trafikmålen blivit långsam. Detta medför, som kommittén framhåller, betydande olägenheter i skilda hänseenden. Det är därför angeläget att dessa mål, särskilt de som har karaktär av ordningsförseelser, handläggs och avgörs enklare och snabbare än nu. JK understryker att befogade rättssäkerhetskrav inte får efter sättas genom en förenklad handläggningsordning. Absolut bundenhet vid en sådan ordning bör således inte komma i fråga. Möjlighet bör finnas att, när skäl föreligger, använda den normala handläggningsordningen vid domstol

med de garantier för en fullständig och objektiv utredning som denna innebär. Kommitténs förslag innebär uppenbarligen ett förenklat handlägningsförfarande. Bl. a. vinnas den väsentliga fördelen, att en förseelse kan beivras omedelbart efter det att den har begåtts. RÅ anser att kommittén på ett övertygande sätt har visat att institutet strafföreläggande — trots att det avlastar domstolarnas arbetsbörda i betydande omfattning — ändå från andra synpunkter medför olägenheter. RÅ åsyftar dels det förhållandet att strafföreläggandet innefattar en mångfald arbetsrutiner som utgör en avsevärd belastning för polis- och åklagarmyndigheterna, dels den omständigheten att repressionen på en förseelse inte alltid kommer så snabbt som är angeläget från preventiv synpunkt.

Göteborgs rådhusrätt tillstyrker livligt att ett polisbötessystem införs i svensk rätt. Det skulle verksamt bidra till att lätta den belastning som vägtrafikförseelserna medför främst för åklagarna men även för domstolarna. Samtidigt har det andra fördelar som kommittén har redovisat. Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* finner det uppenbart att systemet med ordningsföreläggande är ägnat att medföra mycket stora fördelar från arbetsynpunkt, i synnerhet för polismän och åklagare. Förslaget är väl motiverat och utformat, varför det snarast möjligt bör genomföras. *Sveriges advokatsamfund* anser att det är synnerligen önskvärt att de förseelser mot vägtrafikförordningen, som inte innefattar trafikovarsamhet, kan handläggas på ett enkelt sätt. *Poliskammaren i Karlstad* säger att den polisorganisation fungerar bäst där fältorganens slagkraft är stor. Erfarenheten visar att en dominans av utredare och skrivare i en poliskår är otillfredsställande. Förslaget till lag om ordningsföreläggande utgör en så välmotiverad reform att det utan tvekan kan tillstyrkas. Avsevärda fördelar kan vinnas i polisverksamheten både i fråga om snabb reaktion mot ordningsförseelser och betydligt förenklad rapportering.

Samtidigt understryker flera remissorgan betydelsen från trafiksäkerhetssynpunkt av en snabb handläggning. Sålunda uttalar *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att det för trafiksäkerheten är väsentligt, om polisen har möjlighet att genast ställa den skyldige inför konsekvensen av ett bötesstraff. Detta sätts då i direkt samband med överträdelsen av trafikregeln. En lindrigare men omedelbar bestraffning är säkerligen mången gång verkningsfullare än ett hårdare straff, som blir aktuellt först flera månader efter förseelsen. Även *länsstyrelsen i Värmlands län* betonar att straffets uppfostrande effekt i väsentlig mån beror av den snabbhet med vilken straff följer på brott. Giltigheten av denna sanning torde vara uppenbar inte minst vid trafikförseelser av ordningskaraktär, vilka genom själva sin lindriga beskaffenhet ofta framstår som resultat av nonchalans parad med — i dagens läge — inte grundlösa förhoppningar om att förseelsen inte skall bli upptäckt och beivrad. Samhällets åtgärder för att stävja all trafikbrottslighet och inte minst lindrigare former därav synes därför böra inriktas —

förutom på skärpt trafikövervakning — på snabba och smidiga former för att utkräva ansvar. Kommitténs förslag om ett polisbötesssystem synes väl ägnat att tillgodose önskemålet om snabb handläggning och förhöjd effekt hos straffet. Liknande uttalanden gör bl. a. *hovrätten för Nedre Norrland*, *statens trafiksäkerhetsråd* och *Föreningen Sveriges häradshövdingar*.

Frågan om värdet i och för sig av att en särskild handläggningsform skapas för ordningsförseelserna berörs av *utredningen rörande specialstraffrätten*, som anser att kommitténs resonemang i detta avseende förefaller helt plausibelt. Men man rör sig här med spekulationer som är svåra att verifiera. Erfarenheterna av parkeringsbot skulle kunna vara till ledning. Det undandrar sig emellertid utredningens kunskap, om det förhållandet att parkeringsbot har införts har påverkat allmänhetens värdering av felparkering i förhållande till grövre brottslighet. Om en förändring har ägt rum, har den kanske mera att göra med anonymiteten då boten betalas än med förfarandets förenkling i övrigt eller botens benämning. Enligt utredningens mening är det främst praktiska skäl som talar för ett förfarande med ordningsföreläggande. Utredningen vill emellertid på intet sätt förneka att det kan vara värdefullt att markera skillnaden mellan rena ordningsförseelser och allvarlig kriminalitet genom ett särskilt förfarande och en särskild påföljdsbenämning. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* vill inte hålla för osannolikt att en reaktion från samhällets sida med olika slag av påföljder vid trafikförseelser, där det rör sig å ena sidan om rent ordningsbetonade företeelser och å andra sidan om klar ovarsamhet, kan bli av väsentligt värde för den viktiga del av trafiksäkerhetsarbetet som siktar till att påverka trafikanterna genom uppfostran och andra psykologiska medel. Uttalanden av liknande innehåll görs av *länsstyrelsen i Malmöhus län* och *trafiknykterhetskommittén*.

De tillstyrkande remissinstanserna godtar nästan genomgående kommitténs uttalande att det föreslagna systemet för handläggning av ordningsförseelser inte är ägnat att försämra polisens förhållande till allmänheten. Sålunda säger sig bl. a. *RA* instämma med kommittén. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att institutet som sådant innebär en smidig, snabb och från rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande avveckling av problemen. Det bör snarare förbättra än försämra förhållandet mellan polisen och allmänheten.

Polisberedningen anser att invändningen att förhållandet mellan polisen och allmänheten kan påverkas negativt inte saknar fog. Trots detta vill beredningen inte motsätta sig att ordningsföreläggande införs. *Svenska polisförbundet* framhåller att stora betänkligheter har framförts från polismannahåll inom förbundet mot att den enskilde polismannen skulle få rätt att meddela ordningsbot. Polisen är ingen dömande myndighet, men allmänheten skulle komma att mera direkt förbinda polisen med bötesstraffet, dvs. straffutmätningen. Härigenom skulle förhållandet mellan polis och

allmänhet kanske avsevärt försämras. Inom förbundet har anmärkts att kommittén inte tillräckligt har beaktat den psykologiska effekten av att införa ordningsbot. De goda erfarenheterna från andra länder innebär inte att systemet kan överföras till svenska förhållanden med samma framgång. Polisförbundet har ändå tillstyrkt kommitténs förslag.

Några avstyrkande instanser lägger stor vikt vid att polisen skulle få en i viss mån dömande verksamhet. *Föreningen Sveriges landsfiskaler* ställer sig i princip avvisande till att polisen åläggs arbetsuppgifter utöver den egentliga polisverksamheten. Föreningen säger att man inte kan bortse från strävandena på senare tid att renodla polisarbetet och befria polisen från uppgifter som ligger vid sidan av den egentliga polisverksamheten. Ordningföreläggandet kommer att kräva en alltför vidlyftig och tyngande administrationsapparat och ge upphov till uppbördstekniska komplikationer. *Polismästaren i Göteborg* anser det betänkligt att kommittén vill tillföra polisen uppgifter, som allmänheten kommer att uppfatta som dömande, vid en tidpunkt då en fullständig skilsmässa mellan polisens och åklagarnas funktioner står för dörren.

Av de tillstyrkande remissinstanser som berör samma ämne framhåller *Föreningen Sveriges stadsdomare* att skäl givetvis kan anföras såväl för som mot detta system, som innebär att en dömande verksamhet i inte ringa grad utövas av polismän. Med den föreslagna utformningen, innebärande att botten föreläggs enligt en schablon som har fastställts på förhand och på tillfredsställande sätt, kan föreningen dock tillstyrka förslaget. *Poliskammaren i Malmö* anser att bärande invändningar knappast kan göras mot att polisen anförtros att utöva dömande verksamhet i den omfattning som har föreslagits. I yttrandet av *länsstyrelsen i Värmlands län* erinras om att ordningsförseelserna har ett naturligt samband med polismaktens ordningshållande verksamhet.

En mera tveksam hållning intar *poliskammaren* och *polismästaren i Stockholm*. Att ålägga polisen att utöva en dömande verksamhet är enligt dessa remissinstanser ett steg, som principiellt möter starka betänkligheter. Så länge polisen fullgör en renodlad polisiär uppgift i ordets vedertagna bemärkelse och alltså inskränker sig till att upprätthålla ordning och säkerhet samt uppdaga och utreda brott och förseelser, står den tryggare mot misstänklighetsförändringar för partiskhet och orättvisa än om den själv skall ta ställning till påvisade överträdelser. Att sammanföra uppdagande, påtalande och dömande funktioner på en hand är uppenbarligen i och för sig olämpligt. För polisens och polisverksamhetens egen skull är en sådan uppgift allt annat än eftersträfvansvärd. Dock driver den tilltagande kompliciteten i samhället allt hårdare fram kravet på förenklingar och polisen bör inte undandra sig att medverka om inte mycket starka skäl talar däremot. I den mån polisen kan tilläggas den nya uppgiften utan att dess ställning gentemot allmänheten försämras och utan att därmed förutsättningarna för dess

grundläggande uppgifter nämnvärt rubbas, bör därför denna möjlighet tillvaratas.

Liknande synpunkter anläggs av *Föreningen Sveriges polismästare*.

Frågan om polismännen har erforderliga kvalifikationer för att handlägga mindre förseelser genom ordningsföreläggande har tilldragit sig stor uppmärksamhet. *Styrelsen för statens polisskola* ger uttryck för uppfattningen att den enskilde polismannen besitter den ansvarskänsla, det omdöme och de allmänna kvalifikationer i övrigt som är nödvändiga förutsättningar för att man skall kunna överlåta avgöranden av ifrågavarande slag på honom utan men för rättssäkerheten. *Hovrätten för Nedre Norrland* påpekar att en handläggningsform av detta slag redan har genomförts i de flesta kulturländer. Den svenska poliskårens förutsättningar att fullgöra denna uppgift på ett betryggande sätt står säkerligen inte de utländskas efter. Vår poliskår får anses vara väl skickad för uppgiften. *Hovrätten* förutsätter att behörighet att förelägga ordningsbot tilläggs polisman efter prövning av polisledningen. *Poliskammaren i Malmö* erinrar om att polisman har ansetts besitta kvalifikationer för andra jämförbara uppgifter, t. ex. att meddela rapporteftergift eller anmaning att betala parkeringsbot och att företa gripande enligt rättegångsbalken. Därjämte menar poliskammaren att det föreslagna systemet inte kräver någon egentlig straffmätning av polismannen.

Föreningen Sveriges häradshövdingar säger sig inte dela uppfattningen att så gott som alla polismän har erforderliga kvalifikationer för att anförtros att förelägga ordningsbot. För behörighet måste man kräva att den enskilde polismannen har erforderlig utbildning och erfarenhet samt att han också i övrigt är lämplig för uppgiften. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* omtalar att det förekommer, enligt vad erfarenheterna utvisar, att unga och oerfarna polismän rapporterar företeelser som polismyndigheten sedan finner inte vara trafikförseelser. Risk föreligger sålunda att oriktiga ordningsförelägganden kommer att utfärdas och även godkännas av obetänksamhet. Detta kan väcka misstro hos trafikanterna mot polisen och försämra förhållandet mellan allmänhet och polis. *Länsstyrelsen* vill att polisman skall få särskilt bemyndigande av polischefen. Denne bör kunna väl bedöma vilka polismän som lämpligen kan betros att förelägga ordningsbot. Några av dem som har avstyrkt kommitténs förslag om ordningsföreläggande, *länsstyrelsen i Älvsborgs län* och *Älvsborgs länsavdelning av Föreningen Sveriges landsfiskaler*, framhåller att befogenheten i princip för varje polisman att utfärda ordningsföreläggande inte synes tillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt.

Enligt vad *polisberedningen* anför måste polismännen visserligen anses kvalificerade att handha uppgiften att utfärda ordningsföreläggande, när det gäller enklare förseelser som lätt kan konstateras. Bland de förseelser som enligt kommitténs uppfattning skall omfattas av ordningsföreläggande finns

dock, yttrar beredningen, åtskilliga typer där det är ytterst vanskligt att dra gränsen mellan ordningsförseelse och svårare brott, särskilt om bedömningen skall göras på platsen i omedelbart samband med att förseelsen har begåtts. *Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, hovrätten för Övre Norrland, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Trafikförsäkringsföreningen* ger uttryck för samma principiella inställning.

Kommitténs uppfattning att det i allmänhet inte finns något behov av förhöjt straff vid återfall i en ordningsförseelse har allmänt godtagits. *JK* yttrar att viss hänsyn väl i princip bör tas till tidigare brott vid straffmätningen. Ordningsförseelserna är emellertid av sådan natur att det inte synes erforderligt att strängt upprätthålla denna princip. Skyldighet att införskaffa registerutdrag skulle också medföra ett betydande merarbete och fördröja handläggningen högst avsevärt. Härigenom förfelas syftet med reformen i hög grad. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* framhåller att hinder inte bör möta för de dömande myndigheterna att bortse från om återfall föreligger beträffande varje slag av brott mot trafiklagstiftningen utom möjligen olovlig körning, rattonykterhet och rattfylleri. Körkortsmyndigheternas arbete med expediering av körkortsregisterutdrag skulle därmed minska betydligt. Under år 1962 utfärdade länsstyrelsen 2 318 utdrag för domstolarnas räkning. I yttrandena av *KAK* och *MHF* påpekas att praxis är mycket skiftande när det gäller att inhämta utdrag ur körkortsregistret vid brott mot vägtrafikförordningen. Från rättssäkerhetssynpunkt är det inte tillfredsställande med olika förfaringssätt i skilda delar av landet. Den enskilde medborgaren måste vara garanterad lika behandling, oavsett var förseelsen har begåtts.

Svenska försäkringsbolags riksförbund och Trafikförsäkringsföreningen anmärker att en straffskärpning bör ske vid återfall i förseelser som har betydelse för trafiksäkerheten. En möjlig negativ effekt av att tidigare förseelser inte beaktas vid ordningsföreläggande uppmärksammas av *hovrätten för Västra Sverige*. Det kan tänkas leda till, yttrar hovrätten, att trafikanterna föranleds att godkänna ett ordningsföreläggande, även om saken är tveksam, för att därmed undgå att frågan hänskjuts till åklagare och att undersökning sker i körkortsregistret. Detta är emellertid en svaghet som finns hos alla system enligt vilket den enskilde har att välja mellan ett snabbt och billigt samt ett grundligt, säkrare och dyrare förfarande. Hovrätten finner därför att återfallsfrågan inte bör hindra att polisbötessystemet genomförs.

De allmänna principer för förfarandet som kommittén har angivit angående ordningsföreläggande har genomgående lämnats utan erinran. Några instanser uppehåller sig vid frågan om föreläggandet skall utfärdas i omedelbart samband med polismannens personliga kontakt med den felande eller senare under utredningsarbetet. *Statsåklagaren i Göte-*

borg anser det från principiell synpunkt angeläget att bestämda gränser dras för det nya institutet. Föreläggande bör användas endast i de fall då det framstår som praktiskt och lämpligt. Detta inträffar blott när polismannen kommer i direkt kontakt med den misstänkte och kan delge honom misstanken. *Stockholms rådhusrätt* ger uttryck för likartade synpunkter.

Svenska ledamöterna i Nordisk vägtrafikkommitté vill inte godta att ordningsföreläggande används i fall då godkännandet inte kan ske omedelbart. *Poliskammaren i Stockholm* tar däremot fasta på att föreläggandet skall kunna delges per post. Med detta tillvägagångssätt vinner man att föreläggandet kan kontrolleras av befäl, innan det expedieras. Avstår man från att delge föreläggandet på platsen och framför allt från att omedelbar betalning utgör godkännande, eliminerar man de största praktiska svårigheterna för att tillämpa institutet på bred front och även de mest uppenbara psykologiska olägenheterna. *Poliskammaren* vill emellertid inte förneka att man genom att pruta på omedelbarheten avstår från en del av arbetsbesparingen, främst inbesparade delgivningar. Likalydande yttrande har avgivits av *polismästaren i Stockholm*. *Poliskammaren i Hälsingborg* finner det välbetänkt att föreläggandet inte binds i den formen att det skall utfärdas, delges och godkännas omedelbart. Att godkännande skall kunna ske omedelbart inger *länsstyrelsen i Kopparbergs län* betänkligheter. När en trafikant blir föremål för ett polisingripande, blir han oftast så upprörd eller åtminstone irriterad att hans omedelbara reaktion blir att söka komma ifrån den obehagliga situationen så fort som möjligt. Han är därför benägen att godkänna ett föreläggande om ordningsbot, som han vid närmare eftertanke i lugn och ro kort tid senare bedömer som felaktigt.

Kommitténs förslag att enbart betalning av ordningsboten i vissa fall skall anses som godkännande anser *Kalmar länsavdelning av Föreningen Sveriges landsfiskaler* utgöra en välkommen förenkling, eftersom den påskrift med namnet på strafföreläggande som nu fordras ofta bedöms som »krångel». Denna uppfattning delas av några enskilda åklagare, som även upplyser att man f. n. mången gång betalar böter som har förelagts i strafföreläggande men underlåter att sända in föreläggandet. *Föreningen Sveriges stadsdomare* förklarar att viss tvekan kan råda om förslaget är lämpligt, men föreningen bedömer riskerna som förhållandevis ringa. *Landsfogden i Stockholms län*, i vars yttrande *länsstyrelsen i länet* har instämt, samt *Älvsborgs länsavdelning av Föreningen Sveriges landsfiskaler* anser däremot att möjligheten att godkänna genom betalning bör utgå. *Landsfogden* anmärker att svåra tolkningsfrågor kan uppstå.

Frågan om sättet för betalning av ordningsboten har rönt stor uppmärksamhet. *Göta hovrätt* erinrar om att kommittén i huvudsak har lämnat öppet, i vilken ordning betalning skall kunna ske. Hovrätten framhåller önskvärdheten av att möjligheten att betala till polismannen, på platsen eller i en polisbil eller på polisstationen eller annan lokal, inte lämnas

oförsökt. Detta betalningssätt kan naturligtvis inte bli obligatoriskt, men i åtskilliga fall torde en sådan ordning kunna tillämpas utan olägenhet, om polismännen är utrustade med blankethäften och betryggande anordningar för kvittering, ev. stämpelmärken. Anordningen skulle innebära förenkling och fördelar för såväl myndigheten som den enskilde. Liknande synpunkter anföras av *hovrätten för Västra Sverige* och av några enskilda åklagare. *JK* förutsätter att möjligheterna till omedelbar betalning särskilt undersöks. *Rådhusrätten i Malmö* (majoritet) hyser också den meningen att man bör tillgodose allmänhetens intresse att kunna få en ordningsförseelse utagerad omedelbart i sammanhang med att förseelsen begås. *Åklagarmyndigheten i Uppsala* upplyser att myndigheten vid ett flertal tillfällen har arrangerat försöksverksamhet, då strafförelägganden har utfärdats i omedelbart samband med hastighetskontroller. Enligt bemyndigande har böterna också kunnat tas emot från den bötfällda och redovisas till stadsfogden i staden påföljande dag. De bötfällda personerna har samtliga uttryckt sin tillfredsställelse över att få förseelserna handlagda omedelbart, utan remiss till hemorten och utan att behöva bli krävda senare. *Svenska polisförbundet* uppställer däremot som förutsättning för att det nya institutet skall kunna accepteras bl. a. att betalning inte får ske till den enskilde polismannen eller på poliskontoret och att ingen som helst uppbörd får ske i samband med större trafikrazzior eller liknande. All betalning av ordningsbot skall ske på postgiro till exekutiv myndighet. *Polisberedningens* uppfattning ansluter i allt väsentligt till vad polisförbundet har anfört på denna punkt. Beredningen framhåller dessutom att betalning av ordningsbot och parkeringsbot under alla förhållanden bör ske till samma myndighet. Liknande synpunkter anlägger bl. a. *överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus* samt *Södermanlans län, polismästaren i Göteborg* och *Föreningen Sveriges stadsfiskaler*.

Statspolisintendenten, riksrevisionsverket, styrelsen för statens polisskola, länsstyrelserna i Västmanlands, Kopparbergs, Västerbottens och Uppsala län, poliskammaren och polismästaren i Stockholm, poliskamrarna i Malmö och Gävle, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges polismästare, Sveriges juristförbund samt ett flertal enskilda åklagare och polischer vänder sig särskilt mot omedelbar betalning till den enskilde polismannen på platsen för förseelsen. Som skäl härför åberopas att risk finns att förfarandet kommer att inverka menligt på förhållandet mellan polisen och allmänheten. *Poliskammaren och polismästaren i Stockholm* hävdar, att betalning till den enskilde polismannen på platsen skulle återuppväcka den gamla misstanken att polismannen har procent på indrivna böter och jagar syndare. Det är väl knappast heller rimligt om polismännen, som ofta är försatta i situationer som kräver ingripande med våld, skall åläggas att bära allmänna medel på sig och påtvingas redovisningsansvar.

Riksrevisionsverket anser att ordningsboten regelmässigt bör betalas över

postgiro eller kontant till den myndighet som redovisar till statsverket för uppbörd av bötesmedel. Kontant betalning till polisman bör inte komma i fråga. Det föreligger givetvis ett önskemål från allmänhetens sida att även kunna betala ordningsbot vid besök på polisstation. Samma förhållande gäller emellertid också parkeringsbot. Riksrevisionsverket har sig inte bekant att olägenheter försports av att kontant betalning av denna bot endast kan ske till indrivningsmyndigheten eller annan myndighet som Kungl. Maj:t har bestämt. Några remissorgan, bl. a. *länsstyrelserna i Kopparbergs och Västmanlands län*, hävdar emellertid att betalning bör kunna ske till funktionär på polisstationen. *Statspolisintendenten* föreslår betalning till polisens postgirokonto. *Landsfiskalen i Vellinge distrikt* anser att särskilda regler bör gälla för utlännningar på tillfälligt besök.

Indrivningen av ordningsbot kan medföra problem enligt vad *riksrevisionsverket* anför. Det kan befaras att betalning av ordningsbot i stor utsträckning kommer att ske först sedan saköreslängd har upprättats och överlämnats till indrivningsmyndigheten. Eftersom ordningsboten oftast kommer att vara av ringa storlek, kan indrivningskostnaderna antas bli betydande i förhållande till indrivet belopp. Riksrevisionsverket ifrågasätter därför, om inte ordningsföreläggande bör innefatta uttryckligt krav på betalning inom viss bestämd tid. Påminnelse inom viss ytterligare tidsrymd bör också utsändas i förekommande fall. Den skyldige bör vidare kunna medges visst betalningsansånd av polismyndigheten under villkor att skriftligt godkännande av föreläggandet äger rum. För att ytterligare nedbringa antalet indrivningsfall kan övervägas att låta möjligheten till åtal stå öppen, om föreläggandet visserligen har godkänts men inte har efterkommit genom betalning. Även *statsåklagaren i Göteborg* berör åtgärderna för uppbörd och kontroll. Han framhåller att kontrollen i städer, som har särskilt parkeringskontor, lämpligen bör förläggas till detta kontor. Uppbörd bör ske på ett postgirokonto hos parkeringskontoret. Inkommer ordningsboten inte inom viss tid, bör boten föras i restlängd. Den bör, förslagsvis en månad efter utfärdandet, överlämnas till utmätningsmannen för indrivning. I orter som inte har parkeringskontor bör kontroll och uppbörd av bot, som inte blir förd i restlängd, knytas till särskild avdelning vid åklagarmyndigheten.

Att ordningsföreläggande i vissa fall skall kunna underställas åklagare för prövning har avstyrkts i ett stort antal yttranden. *RÅ* framhåller att ett sådant förfarande skulle stå i strid med den tankegång som ligger till grund för institutet, nämligen att vinna en omedelbar och snabb repression på rena ordningsförseelser. Likartade uttalanden görs av bl. a. *JK*, *hovrätten för Västra Sverige*, *länsstyrelsen i Västmanlands län*, *Föreningen Sveriges landsfogdar*, *polisberedningen* och *utredningen rörande specialstraffrätten*. *Föreningen Sveriges landsfiskaler* betonar att underställning, särskilt när föreläggandet ändras, kan medföra irritation mellan polis och åklagare.

Kommitténs uppfattning att ordningsföreläggande bör användas endast vid förseelser som är belagda med böter omedelbart i penningar har vunnit allmän anslutning. Det föreslagna tillämpningsområdet, innebärande att ordningsföreläggande skall tillämpas vid flertalet trafikförseelser tillstyrks i det övervägande antalet yttranden. I ett stort antal av dessa riktas emellertid kritik mot förslagets enskildheter på den grunden att en eller några förseelser anses så allvarliga att förfarandet inte bör användas. Bland de remissorgan, som har utvalt förseelser som särskilt allvarliga och betydelsefulla för trafiksäkerheten, har emellertid meningarna varit mycket delade om urvalet.

Föreningen Sveriges polismästare anger som en förutsättning för att polisen skall kunna ta på sig uppgiften att förelägga ordningsbot att de förseelser, som kan komma i fråga, skall vara lindriga och förskylla ett relativt ringa bötesbelopp. Föreningen anser att en sådan förseelse som att föra bil med oduglig styrinrättning eller oduglig fotbroms inte skall kunna beivras genom ordningsföreläggande. Inte heller bör det komma i fråga att ordningsbot skall gälla belopp över 100 kr. De olika ordningsbotsbeloppen bör vidare för enkelhetens skull reduceras till ett fåtal. Även *länsstyrelsen i Kronobergs län* nämner särskilt fel på styrinrättning och bromssystem. Eftersom dessa fel ofta antyder en höggradig nonchalans mot trafiksäkerheten, är länsstyrelsen tveksam om de bör omfattas av ordningsföreläggande. *MHF* gör en exemplifiering som enligt dess mening innefattar brott som är så allvarliga för trafiksäkerheten att de inte får bedömas schablonmässigt. Detta gäller bristfälligheter på bil — körning med helt obrukbara lyktor, oduglig fotbroms, m. m. — underlåtenhet att återlämna återkallat körkort till länsstyrelsen, passerande av järnvägs korsning mot rött ljus, vändning på motorväg, underlåtenhet att nedbringa hastighet före övergångsställe, underlåtenhet att stanna före infart på huvudled. Visserligen skall, anför *MHF*, polisman som finner förseelsen allvarligare än »normalfallet» överlämna frågan till åklagare. När en »taxa» finns, är det dock troligt att polisen rutinmässigt kommer att följa denna i största möjliga utsträckning och taxera förseelserna enligt denna tabell. Kommitténs förslag måste bli föremål för en mycket ingående och kritisk granskning med särskild hänsyn till vad förseelserna kan betyda för trafiksäkerheten. Många förseelser är typiska för element, vilkas lämplighet för körkortsinnehav starkt kan ifrågasättas. Särskilt allvarlig skulle effekten av kommitténs förslag bli, om förseelser av denna typ inte anmäls till körkortsregistret och således kan upprepas utan att körkortet kommer i fara. *Polisberedningen* uttalar att förseelser i den rörliga trafiken lämpar sig mindre väl för att handläggas genom ordningsföreläggande. De bör därför inte bli föremål för sådant föreläggande. Hit hör t. ex. backning och vändning på motorväg, åsidosättande av hastighetsbestämmelser och underlåtenhet att stanna före infart på huvudled. Förseelser av denna art innefattar ofta straffbar oaktsamhet i trafiken. *Läns-*

styrelsen i Skaraborgs län, poliskammaren och polismästaren i Stockholm, Svenska försäkringsbolags riksförbund samt Trafikförsäkringsföreningen är av samma mening som polisberedningen. I flera yttranden betonas betydelsen av att trafikförseelserna antecknas i körkortsregistret.

Kommitténs förslag av innebörd att ordningsföreläggande skall utformas så, att det i princip kan tillämpas även på andra förseelser än trafikförseelser har lämnats utan erinran i praktiskt taget samtliga yttranden. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län avstyrker dock en vidgad tillämpning.

Ett stort antal remissorgan har avstyrkt att ordningsföreläggande tillämpas i fråga om fylleriförseelser. Bland dem som avstyrker är RÅ, JK, Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, länsstyrelserna i Västmanlands, Norrbottens, Skaraborgs och Örebro län, statsåklagaren i Göteborg, polisberedningen, utredningen rörande specialstraffrätten och Föreningen Sveriges landsfogdar. Statsåklagaren säger att särskilt anordningen med underställning av ordningsföreläggande är mindre lämplig vid fylleri. I Göteborg skulle vart sjätte fall av fylleri behöva prövas i frågan om åtalseftergift. Det förefaller därför mera praktiskt att ha kvar den nuvarande ordningen, enligt vilken ett strafföreläggande normalt kan utfärdas inom 7—14 dagar, om prövning av åtalseftergift förekommer. Hovrätten för Västra Sverige erinrar om att frågan om bötesstraffet som reaktion mot fylleri nu utreds av särskilda sakkunniga.

I några yttranden har kommittéförslaget emellertid vunnit anslutning. Stockholms rådhusrätt anser att fördelarna med användning av ordningsföreläggande vid fylleriförseelser uppväger nackdelarna, varför rådhusrätten inte vill motsätta sig förslaget. Uttalanden av denna innebörd gör även domstolskommittén. Poliskammaren och polismästaren i Stockholm säger att ordningsföreläggandet torde medföra avsevärda arbetsvinster vid fylleriförseelserna i Stockholm. Positiva synpunkter på förslaget anförs också av bl. a. länsnykterhetsnämnden i Malmöhus län.

Möjligheterna att använda ordningsföreläggande vid enklare tullmål behandlas av *generaltullstyrelsen*. Styrelsen framhåller att fullmaktsförfarandet är av praktisk betydelse för att avveckla ett betydande antal tullmål, när hinder eller svårigheter förutses möta för att använda strafföreläggande. Detta är ofta fallet, då sjöfolk och resande utlänningar begär smugglingsbrott. Är brottet erkänt, avfordras den misstänkte rättegångsfullmakt och deposition av medel till betalning av blivande böter. Det vanligaste smugglingsbrottet — ringa varusmuggling — är numera belagt med böter omedelbart i penningar. Styrelsen har i samråd med riksåklagaren utfärdat anvisningar med viss taxesättning för bötesstraffet. Ordningsföreläggande skulle otvivelaktigt kunna ersätta fullmaktsförfarandet i stor utsträckning. Man skulle alltså kunna förenkla handläggningen av enkla tullmål i avsevärd mån.

Förslaget att förverkande eller annan sådan särskild rättsverkan skulle få upptas i ordningsföreläggande har kritiserats från flera håll. Exempelvis anför *utredningen rörande specialstraffrätten* att bortsett från vanliga fall av förverkande av spritdrycker som påträffas hos berusade personer konfiskationsfrågor lätt kan bli så komplicerade att de inte alls är ägnade för att behandlas summariskt av polisman. Utredningen, som har avstyrkt att fylleriförseelser handläggs genom ordningsföreläggande, anser att bestämmelsen om särskild rättsverkan bör utgå. Visar sig ett starkt praktiskt behov av att låta ordningsföreläggande omfatta viss ordningsförseelse med särskild rättsverkan, kan det övervägas att avskaffa den särskilda rättsverkan vid denna förseelse. Liknande synpunkter uttalar *hovrätten för Västra Sverige*. Enligt *JK:s* mening bör frågor om icke-obligatoriska rättsverkningar inte handläggas genom ordningsföreläggande. *För- eningen Sveriges häradshövdingar* hävdar likaså att ordningsföreläggande inte bör utfärdas, om den aktuella rättsverkan — förverkande, dubbel avgift m. m. — inte är obligatoriskt förbunden med förseelsen. *Svea hovrätt* anser uttrycket »rättsverkan» vara för vidsträckt eller i vart fall oklart. Det bör preciseras vad som skall få föreläggas på detta sätt utöver ordningsboten.

I flera yttranden erinras om att det krävs utbildning och vidareutbildning av polismännen som skall handha det nya institutet ordningsföreläggande. *Styrelsen för statens polisskola* förutsätter att undervisningen i specialstraffrätt vid skolan väsentligen fördjupas på de områden som omfattas av ordningsföreläggande. Detta gäller såväl specialkurserna i trafiksäkerhet och trafikövervakning som kurserna för utbildning av blivande kon- staplar och assistenter. I samband med att de nya bestämmelserna träder i kraft torde också fordras specialutbildning i skolan av sådant polisbefäl som handhar frågor om trafiksäkerhet och trafikövervakning. *Svenska polisförbundet* anser att befogenhet att utfärda ordningsföreläggande bör anförtros varje polisman fr. o. m. extra ordinarie poliskonstapel. En förutsättning härför är emellertid att varje polisman får en sådan utbildning att han når erforderlig kompetens. Skulle så inte bli fallet, kan motsättningar uppkomma som inte gagnar vare sig rättssäkerheten för allmänheten eller kårandan inom polisen. Det medför stora besvärligheter att meddela polismännen den massutbildning som fordras. Det torde därför bli nödvändigt att utbilda lokala instruktörer, som svarar för denna utbildning under polischefens överinseende i polisdistrikten.

Eftersom förfarandet med ordningsföreläggande inte har prövats tidigare bör systemet, yttrar *Sveriges juristförbund*, i varje fall under den tid det introduceras begränsas till ett mindre antal lindriga och lätt konstaterbara förseelser. Möjligen bör begränsning också göras i fråga om den personal som engageras. Förbundet syftar på särskilt ordnade trafikkontroller och liknande, där polisbefäl är närvarande och kan meddela polismännen hand-

ledning hur den nya befogenheten skall utövas. *Föreningen Sveriges stadsfiskaler* framhåller att erfarenheterna från parkeringsbotssystemet ger föreningen anledning förorda att en lagstiftning om ordningsföreläggande förs ut i praktisk tillämpning successivt och först efter mycket noggranna förberedelser. Det är angeläget att det nya systemet inte bringas i vanrykte genom okunnighet hos polismännen. Liknande uttalanden gör bl. a. *länsstyrelsen i Kristianstads län* samt *Föreningen Sveriges landsfogdar*. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* säger att riksåklagaren noga bör följa institutets tillämpning särskilt i början. Klarläggande instruktioner bör utfärdas för polismännen så att de inte slentrianmässigt utfärdar ordningsföreläggande även när det inte är lämpligt i det särskilda fallet.

Departementschefen

I det föregående har jag berört att polisen, åklagarna och domstolarna har fått starkt ökande arbetsbelastning till följd av framför allt trafikförseelsernas tilltagande antal. Jag framhöll i det sammanhanget bl. a. det angelägna i att tillgänglig personal inom rättsvården utnyttjas effektivt och att möjligheterna till förenklingar i handlägningsformerna tas till vara.

När förenklingsfrågorna aktualiseras, riktas av självklara orsaker uppmärksamheten särskilt på ordningsförseelsernas handläggning. Beivrandet av sådana förseelser bör kunna ske i tämligen summariska former och även utan medverkan av domstol och åklagare (jfr L¹U 1958: B 13 s. 18). Exempel i utländsk rätt har också givit belägg för att en sådan ordning har kunnat genomföras med gott resultat.

I vårt land har ett reformarbete i sådan riktning inletts genom den år 1960 antagna lagen om parkeringsbot. Förfarandet innebär att polisman eller trafikövervakare genom en skriftlig anmaning framställer krav på schablonmässigt fastställd parkeringsbot och att den enskilde kan få saken utagerad genom att betala boten.

Redan under förarbetena till parkeringsbotslagen höjdes röster för att ett likartat polisbötesförfarande — ehuru utan den anonymitet för den skyldige som utmärker parkeringsbotssystemet — borde kunna användas också i fråga om andra ordningsförseelser.

När nu trafikmålskommittén har lagt fram ett förslag till lag i ämnet, anser jag tiden vara mogen att från mera allmänna synpunkter än den som var aktuella vid 1960 års partiella reform pröva frågan om införande av ett polisbötesystem med vidsträcktare tillämpningsområde. Med polisbötesystem avser jag därvid ett förfarande som går ut på att en polisman förelägger den som har begått en förseelse ett bötesstraff till godkännande och att den enskilde har möjlighet att få saken slutligt avgjord genom godkännande i ena eller andra formen. Ett system av denna art har inte satts i fråga annat än för förseelser av utpräglat ordningsmässig karaktär, nämligen

förseelser för vilka inte är stadgad annan påföljd än böter omedelbart i penningar.

Några betänkligheter torde inte kunna anföras mot en ordning som innebär att frågor om straffansvar, så länge det rör sig om lindrigare brottslighet, får sitt slutliga avgörande utan att domstol medverkar. En sådan ordning har vi redan i strafföreläggandeinstitutet. Ett polisbötessystem skulle inte innebära annat än att en viss del av de förseelser som nu faller inom tillämpningsområdet för strafföreläggande — och därmed inom det område som åklagarna slutligt svarar för — överförs till polisens handlägningsområde.

Fråga är då om det skulle vara oförenligt med polisens uppgifter och ställning att polismän får utöva vad som företer vissa likheter med dömande verksamhet. Under remissbehandlingen har från några håll anförts betänkligheter i detta avseende. Med anledning härav vill jag framhålla att det inte är fråga om att en polisman skall gå in på någon prövning när den enskilde har annan mening i skuldfrågan eller i fråga om straffmätningen. Polismannen konstaterar bara att som han har uppfattat saken förseelse av visst slag har blivit begången. I anslutning därtill inhämtar han av fastställd strafftaxa vilket bötesstraff som skall följa på sådan förseelse. Konstaterandet att förseelsen föreligger är knappast annorlunda beskaffat än den bedömning som en polisman gör när han beslutar att upprätta rapport angående en överträdelse eller beslutar att meddela rapporteftergift. Det kan tilläggas att vi redan genom parkeringsbotslagen har tagit steget att tillägga polisman en »dömande» uppgift i den bemärkelse som här är i fråga. De goda erfarenheterna av parkeringsbotsförfarandet visar att det inte finns anledning att från nu aktuella synpunkter tveka att gå vidare på den inslagna vägen. Det bör tilläggas att de principiella gränserna för polisens uppgifter inte kan anses bli rubbade, om polisen tilläggs sådana åligganden som kan komma i fråga inom ett polisbötessystem. Uppgifter av sådan art får, lika väl som polisens funktioner enligt parkeringsbotslagen, anses falla inom ramen för polisens huvuduppgift att upprätthålla ordning och säkerhet (jfr prop. 1964: 101 s. 51, 77 och 94).

En annan fråga av principiell betydelse är om polismännen har de kvalifikationer som behövs för att handha ett polisbötessystem. Man har all anledning att utgå från att den svenska poliskåren inte har sämre förutsättningar att tillämpa ett sådant förfarande än polismän i andra länder, där man med framgång har infört systemet i ena eller andra utformningen. Man kan vidare peka på att de svenska polismännen redan enligt gällande ordning i flera avseenden har anförtrotts uppgifter som inte gärna kan anses mindre krävande och kvalificerade än de uppgifter som allmänt sett kan komma i fråga i ett sådant system. Kommittén har nämnt flera exempel på detta. Emellertid är frågan om kvalifikationerna självfallet beroende på vilket tillämpningsområde ett polisbötessystem erhåller och vil-

ken utbildning som anordnas för polismännen beträffande ett nytt sådant system. Men redan det hittills sagda torde berättiga till omdömet att det inte finns anledning att tro annat än att den svenska poliskåren är vuxen att efter vederbörliga förberedelser handha ett sådant förfarande.

En annan allmän synpunkt, som har förts fram i en del remissyttranden, avser att ett system av detta slag befaras kunna medföra att förhållandet mellan allmänheten och polisen skulle försämrast. De antaganden och synpunkter som har anförts i dessa yttranden är emellertid inte av den art eller tyngd att de motiverar att vi bör avstå från att i praktiken pröva ett polisbötssystem. En annan sak är att man om ett sådant system införs bör söka undvika former som är ägnade att hos allmänheten skapa irritation gentemot polisen.

De mera allmänna synpunkter som jag nu har anfört leder till slutsatsen att det enligt min mening inte finns fog för principiella betänkligheter mot att införa ett polisbötssystem på ett vidare område än det som vi hittills har prövat genom parkeringsbotsförfarandet.

Bland de skäl som talar för ett polisbötssystem har jag redan nämnt det angelägna i att handlägningsformerna förenklas i de mer bagatellartade brottmålen. Genom ett sådant förfarande kan åklagarmyndigheterna avlastas göromål av ganska betydande omfattning. Även för polisen kan det medföra lättnader genom att tidsödande rapportskrivning bortfaller och ansvarsfrågan kan bli utagerad på ett snabbt och enkelt sätt. För de enskilda framstår det säkerligen också regelmässigt som en stor fördel att få en möjlighet att efter en förseelse kunna klara upp sitt mellanhavande med det allmänna fortast möjligt. Vidare kan kravet på att beivrande skall ske snarast efter det en förseelse har blivit begången särskilt väl tillgodoses inom ramen för ett förfarande av den art som här har diskuterats. Jag anser därför starka skäl tala för att man bör söka införliva ett polisbötes-system med vår rättsordning.

Trafikmålskommitténs förslag om ett sådant system har i huvudsak följande innebörd. Polisman får rätt att förelägga den som begår en förseelse ett bötesstraff till godkännande. Föreläggandet meddelas i omedelbart samband med förseelsen eller senare. Bötesbeloppets storlek bestäms enligt taxa som har fastställts av RÅ eller, efter dennes förordnande, av statsåklagare. Den felande kan, om han så önskar, antingen omedelbart eller efter viss betänketid godkänna den förelagda boten. Föreläggandet kan godkännas skriftligen eller, i vissa fall, genom betalning. Förfarandets tillämpningsområde begränsas i princip till förseelser, för vilka inte är stadgad annan påföljd än böter omedelbart i penningar. Inom denna ram skall Kungl. Maj:t äga bestämma vilka typer av förseelser som får beivras genom denna handlägningsform. Kommittén har närmare övervägt endast trafik- och fylleriförseelser och kommit till slutsatsen att förfarandet bör användas vid för-

seelser av detta slag. Det föreslagna institutet har av kommittén benämnts ordningsföreläggande. För påföljden föreslås benämningen ordningsbot.

Dessa huvudlinjer i kommitténs förslag har så gott som genomgående godtagits av remissorganen. Det fåtal remissinstanser, som har avstyrkt förslaget, har främst åberopat sådana principiella betänkligheter som jag nyss har behandlat och inte har funnit utgöra hinder för ett polisbötes-system.

Till de för förslaget grundläggande principfrågorna, som har föranlett viss diskussion under remissbehandlingen, hör avgränsningen av tillämplingsområdet. Som har nämnts föreslås förfarandet kunna bli tillämpligt endast vid brott för vilka inte är stadgad annan påföljd än böter omedelbart i penningar, dock ej normerade böter. En sådan avgränsning finner jag naturlig och riktig, eftersom man därigenom säkerställer att inte annat än utpräglat ordningsmässiga förseelser kan komma att behandlas i sådan förenklad ordning. Inom den ramen bör det ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma de typer av förseelser på vilka förfarandet skall bli tillämpligt. En sådan ordning gör det möjligt att i ett inledningsskede pröva förfarandet på ett begränsat antal förseelsetyper, varvid man kan samla och tillgodogöra sig erfarenheter av systemet. Förberedelse- och utbildningsarbetet kan också bli enklare, om systemet prövas i mindre skala i en första etapp.

Behörighet att utfärda föreläggande skall enligt förslaget tillkomma polisman. Kommittén har dock förutsatt att närmare bestämmelser i vilken utsträckning polismän i olika tjänsteställningar skall få utfärda föreläggande för förseelser av olika slag skall meddelas i administrativ ordning. I flera remissyttranden har anförts synpunkter av innebörd att det bör göras viss differentiering så att förseelser som inte är av det enklaste slaget blir handlagda av polismän med särskilda kvalifikationer. Dessa synpunkter anser jag beaktansvärda. Särskilt vill jag framhålla betydelsen av att bara polismän som har fått utbildning för uppgiften tilläggas behörighet. Vidare ansluter jag mig till uppfattningen att behörigheten bör kunna göras olika för polismän i olika tjänsteställning.

Straffmätning i egentlig mening skall enligt kommittéförslaget inte ankomma på polismännen. RÅ eller i vissa fall statsåklagare skall fastställa fixa bötesbelopp för de förseelsetyper som kan beivras enligt den förenklade ordningen. Införande av en sådan straffbestämning efter schablon har i regel inte mött invändningar under remissbehandlingen. Tvärtom har det från en del håll ansetts som ett viktigt moment i det föreslagna systemet att någon skönsmässig bedömning i fråga om straffets storlek inte ankommer på polisman. För egen del anser jag att det är en väsentlig praktisk fördel med straffbestämning enligt fasta taxor på detta område. Man undviker därmed risker för oenhetlighet i straffmätningen. Vidare

vinns att polismännen vid mellanhavande med enskilda inte behöver ingå i diskussioner om straffets avvägning utan kan hänvisa till den fastställda taxan.

Emellertid har spørsmålet om straffmätning enligt schablon också andra aspekter. En synpunkt som kommittén har anfört avser att ett schablonmässigt fastställt bötesstraff måste ta sikte på normalfallet inom varje typ av förseelser. Föreligger någon omständighet, som gör att ett konkret fall klart skiljer sig från normalfallet, bör enligt kommitténs mening saken inte behandlas genom ett summariskt polisbötesförfarande utan hänskjutas till prövning i annan ordning, där straffmätning kan ske under beaktande av föreliggande särskilda förhållanden. Denna princip har vunnit gillande under remissbehandlingen och även jag ansluter mig därtill.

En särskild fråga i detta sammanhang är om återfall skall anses vara en sådan omständighet som bör utesluta handläggning inom det föreslagna systemets ram. Här kommer man in på en avvägningsfråga. Det kan hävdas att en återfallssituation principiellt sett bör beaktas och ofta föranleda förhöjt straff. Men det är också uppenbart att en sådan ordning skulle ointetgöra den snabbhet och de praktiska fördelar i övrigt som följer med ett polisbötessystem. Det skulle bli nödvändigt för polisen att med hjälp av lokala eller centrala register efterforska, om varje misstänkt tidigare har gjort sig skyldig till en likartad förseelse. Kommittén har ansett att man inom ett polisbötessystem bör kunna lämna därhän om återfall är för handen. Förutom praktiska skäl har därvid åberopats att man redan nu i rättstillämpningen på åtskilliga håll inte beaktar om återfall föreligger. Kommitténs synpunkter har vunnit stor anslutning vid remissbehandlingen och bara från några håll har viss tveksamhet uttalats.

Vill man nå de praktiska fördelar som kan följa med ett polisbötessystem, måste man enligt min mening ta konsekvensen att handläggningen får en summarisk prägel, där utrymme inte ges att beakta förhållanden som inte kan konstateras vid handläggningstillfället. Med hänsyn till att återfall vid ordningsförseelser — om sådant i praktiken alls beaktas — oftast torde föranleda en jämförelsevis ringa straffförhöjning anser jag att man utan större betänkligheter kan acceptera denna konsekvens. Detta betyder dock inte att återfallssituationer aldrig bör beaktas när det gäller ordningsförseelser. Blir det för de trafikövervakande polismännen känt att en person gång på gång sätter sig över gällande bestämmelser bör detta vid ny förseelse föranleda rapport i och för åtal (jfr prop. 1960: 175 s. 84).

Kommitténs förslag innebär inte att någon förändring skall ske när det gäller anteckningar i k ö r k o r t s r e g i s t r e t. Det bötesstraff för trafikförseelser som avses förekomma vid det föreslagna ordningsföreläggandeinstitutet skall alltså föranleda anteckning i registret på samma sätt som nu sker när motsvarande förseelser beivras genom strafföreläggande. Jag anser i likhet med flera remissinstanser att det är av värde att denna ord-

ning behålls. Den preventiva effekten av beivrandet skulle försvagas, om registreringen upphörde.

Kommittén har föreslagit att utfärdandet av ett föreläggande skall kunna ske såväl i omedelbart samband med förseelsen som senare. Detta har i stor utsträckning godtagits under remissbehandlingen. Några remissinstanser har dock hävdad att föreläggandet bör utfärdas bara vid en direkt kontakt mellan den misstänkte och polismannen, men det finns andra som har förordat att föreläggandet i allmänhet skall översändas till den misstänkte med posten. Enligt min mening är det från både praktiska och psykologiska synpunkter önskvärt att ett föreläggande utfärdas så snart som möjligt efter förseelsen och i den misstänktes närvaro. Därigenom kan eventuella missförstånd klaras upp omgående. Vidare är det av värde att den som är medveten om sin överträdelse genast ställs inför påföljden av sin handling. En omedelbar handläggning bör alltså vara normalfallet. Det kan emellertid föreligga hinder för en sådan handläggningsordning, exempelvis i det inte ovanliga fallet att utredningen fullbordas vid en tidpunkt när den misstänkte inte är tillstädes. Man bör därför inte utesluta möjligheten för polisen att i sådana fall, om praktiska hänsyn talar här för, tillstålla den misstänkte föreläggandet med angivande av viss frist för den misstänkte att ta ställning till föreläggandet.

Kommittén har föreslagit att godkännande skall kunna ske skriftligen eller i vissa fall enbart genom betalning av det förelagda bötesbeloppet. Med få undantag har detta godtagits av remissinstanserna. Jag ansluter mig också till en sådan ordning, varvid jag dock vill erinra om att, som jag nyss har sagt, huvudregeln bör vara att handläggningen skall slutföras i direkt anslutning till att förseelsen uppdagas och i den misstänktes närvaro. Utrymmet för godkännande enbart genom betalning blir därigenom begränsat.

Frågan om sättet för betalning av förelagt bötesbelopp har kommittén ansett böra — i likhet med vad som gäller för strafföreläggande — lösas genom bestämmelser som utfärdas av Kungl. Maj:t. Kommittén har förutsatt att förfarandet inte skall bindas vid något visst sätt för betalning. Den enskilde bör enligt kommittén, särskilt i samband med större trafikkontroller, beredas möjlighet att betala omedelbart. Ett betydande antal remissorgan har emellertid med skärpa framhållit att betalning inte bör ske omedelbart på gatan till den enskilde polismannen. I andra yttranden hävdas däremot, med åberopande framför allt av den preventiva betydelsen av omedelbar betalning, att möjligheten till sådan betalning inte bör lämnas oförsökt. De remissinstanser, som har haft erinringar mot en omedelbar betalning, gör huvudsakligen gällande att ett sådant förfarande skulle försämra polisens förhållande till allmänheten och medföra uppbördstekniska komplikationer.

För egen del vill jag — i anslutning till vad jag tidigare har anfört —

betona att det är betydelsefullt att förfarandet anordnas så, att polisens förhållande till allmänheten inte försämrats. De farhågor som i detta avseende har uttalats särskilt från polishåll bör inte lämnas obeaktade. Jag är därför inte beredd att f. n. förordna en ordning som innebär att den enskilde polismannen tar emot betalning. En sådan ordning skulle f. ö. föranleda åtskilliga uppbördstekniska och redovisningsmässiga problem. Eftersom det i allmänhet inte innebär någon större olägenhet för den enskilde att betala in böterna på ett postgirokonto, bör en sådan betalningsform vara det normala. Om dessutom andra betalningssätt kan komma i fråga — t. ex. på en polisstation eller till särskild tjänsteman vid större trafikkontroller — får bedömas, när mera ingående undersökningar av organisatorisk natur har verkställts. En arbetsgrupp inom justitiedepartementet arbetar med organisatoriska spörsmål bl. a. avseende anordnandet av uppbörden av parkeringsbot och strafföreläggandeböter samt uppbörden inom ett system av den typ som nu är i fråga. Uppmärksamhet ägnas därvid bl. a. åt frågan om det är möjligt att utnyttja automatisk databehandling för att få ett enkelt och effektivt uppbörds-, redovisnings- och kontrollsystem. Hur betalnings- och uppbördsfrågorna närmare skall lösas torde med hänsyn till det anförda böra lämnas öppet t. v. Detta synes ej hindra att man nu tar ställning till ett polisbötessystem som sådant, eftersom de nämnda frågorna är av den art att de torde kunna regleras genom bestämmelser av Kungl. Maj:t.

I kommitténs förslag förutsätts att föreläggande beträffande vissa slag av förseelser skall underställas åklagare för prövning. Som exempel nämns fylleri, eftersom sådan förseelse ofta ger anledning till åtalsprövning enligt 57 § nykterhetsvårdslagen. Förslaget i denna del har mött invändningar i ett stort antal remissyttranden. Enligt bl. a. RÅ:s mening står ett sådant underställningsförfarande i strid med den tankegång som är grundläggande för ett polisbötessystem, nämligen att vinna en omedelbar och snabb repression på ordningsförseelser. Jag delar denna uppfattning.

Enligt kommitténs förslag skulle i viss utsträckning även frågor om förverkande och annan sådan särskild rättsverkan kunna handläggas inom ramen för polisbötessystemet. En del remissinstanser har dock anført betänkligheter mot förslaget i den delen. Jag finner denna kritik vägande. Åtminstone till en början synes därför frågor om förverkande och annan sådan särskild rättsverkan böra hållas utanför polisbötessystemet. Uppkommer sådan fråga, får handläggningen alltså även i fortsättningen ankomma på åklagare, varvid strafföreläggande kan bli aktuellt.

På ett område kan dock starka praktiska skäl tala för att förverkande bör kunna upptas inom ramen för det föreslagna systemet, nämligen om detta görs tillämpligt på ringa varusmuggling, varvid i så fall tjänstemän inom tullverket skulle handha handläggningen. Generaltullstyrelsen har

förordnat att systemet, inbegripet förverkande, skall få tillämpas på detta område. Innan ställning tas till denna fråga behövs dock ytterligare utredning.

Av det anförda framgår att jag förordar att ett polisbötessystem införs enligt de grundläggande principerna i kommitténs förslag men med några undantag och modifikationer. Detta kräver lagstiftning. Lagreglerna torde lämpligen böra sammanföras i en särskild lag. I enlighet härmed har förslag till lag i ämnet upprättats inom justitiedepartementet. Beträffande övervägandena i skilda detaljfrågor får jag hänvisa till specialmotiveringen i det följande.

Några synpunkter beträffande huvudsakligen begreppsmässiga spørsmål bör dock lämpligen beröras redan i detta sammanhang. Kommittén har som nämnts föreslagit att det bötesstraff som skall föreläggas genom polismans föreläggande kallas »ordningsbot». Visserligen är det här inte fråga om en påföljd med sådana specifika drag som är utmärkande för parkeringsboten och som gjorde det motiverat att införa en särskild benämning för denna. Det straff som kommer i fråga vid ordningsföreläggande är böter i vanlig mening och de allmänna reglerna om indrivning, förvandling m. m. avses i princip vara tillämpliga, liksom också bestämmelserna i 25 kap. brottsbalken. Emellertid anser jag ändå att särskilt psykologiska skäl talar för kommitténs förslag att den påföljd som föreläggs av polisman i summarisk ordning får en särskild benämning. Därigenom klargörs för allmänheten att det vid denna handlägningsform är fråga om förseelser av ordningskaraktär. Jag ansluter mig därför till kommitténs förslag att påföljden skall kallas ordningsbot.

Det nya institutet är av processuell natur och kommittén har ansett att det bör erhålla ett särskilt namn, nämligen ordningsföreläggande. Denna benämning har under remissbehandlingen utsatts för viss kritik från språkliga synpunkter. Kritiken kan inte anses oberättigad. Vad som föreläggs är en påföljd och strängt taget borde man därför tala om ordningsbotsföreläggande. Det kortare uttrycket ordningsföreläggande har dock sedan kommittébetänkandet framlades hunnit vinna viss hävd och jag anser det godtagbart som teknisk term. Det är praktiskt att ha en sådan term som kan beteckna både den handling polismännen skall utfärda och det processuella institutet. Jag anser dock inte att uttrycket bör tas upp i lagtexten.

Vidare har kommittén i sitt förslag till lagtext använt benämningen »förseelse», uppenbarligen i syfte att markera att lagen gäller lindrigare brottslighet. Någon fast uppfattning om vilka brott som bör hänföras till förseelsernas grupp har vi dock inte i svensk rätt. Jag anser därför att man i lagtexten bör knyta an till brottsbalkens begrepp och använda termen brott.

Som redan har berörts innebär förslaget att Kungl. Maj:t bemyndigas att bestämma vilka typer av brott som skall kunna beivras genom ordningsföreläggande. Urvalet skall ske inom den ram som följer av att lagen

avses gälla bara förseelser belagda med böter omedelbart i penningar, dock ej normerade böter. Vilken omfattning ett sådant förordnande kan komma att få är självfallet för tidigt att uttala sig om. Jag har dock redan nämnt att förfarandet till en början bör prövas i mindre skala och i fråga om ett begränsat antal förseelsetyper. Lämpligen kan man därvid börja med försöksverksamhet i ett antal polisdistrikt. Lagen bör följaktligen innehålla bestämmelse som gör det möjligt för Kungl. Maj:t att i ett övergångsskede meddela förordnanden som är lokalt begränsade.

På längre sikt är dock en generell tillämpning av lagen avsedd och det kan beroende på erfarenheterna under den första tiden komma i fråga att undan för undan utsträcka lagens tillämpning till nya förseelsetyper.

I dagens läge synes det mest angeläget att den nya lagen vinner tillämpning på sådana trafikförseelser inom penningbotsområdet som har hög frekvens. Detta är en förutsättning för att de åsyftade arbetslättnaderna skall uppnås. Strävandena bör därför inriktas på att snarast möjligt få med sådana förseelser som enligt erfarenheten oftast uppdragas vid polisens trafikövervakande verksamhet. Erfarenheterna från trafikkontrollerna är här av särskilt värde. I betänkandet (s. 203) har upptagits en statistik som närmare belyser vilka förseelser som är särskilt vanliga. Enligt min mening är det uteslutet att, som några remissinstanser har ifrågasatt, från ordningsbotsområdet undanta förseelser i den rörliga trafiken. En av fördelarna med det nya systemet är ju att man i trafiksäkerhetens intresse kan tillgodose önskemålet om en snabb beivran. Just snabbheten i ingripandet mot och beivrandet av trafikförseelser är uppenbarligen ägnat att medverka till förbättrad trafikdisciplin och därmed ökad trafik-säkerhet.

Under remissbehandlingen har vidare anförts exempel på förseelser, som kan vara särskilt farliga från trafiksäkerhetssynpunkt och som av den anledningen möjligen borde undantas från ordningsbotssystemets tillämpningsområde. Bl. a. har nämnts förande av bil med bristfällig styrinrättning eller dåliga bromsar, vändning på motorväg och hastighetsöverträdelser av den art att fråga kan uppkomma om överträdelsen inte bör bedömas som vårdslöshet i trafik. Dessa påpekanden är otvivelaktigt dikterade av omsorg om trafiksäkerheten och farhågor att förseelserna kan komma att bli för mildt behandlade inom ramen för ett summariskt ordningsbotssystem med fasta strafftaxor. Emellertid vill jag peka på att standardstraffet för den ena och andra förseelsen självfallet kommer att bestämmas med hänsyn till förseelsens typiska farlighet. Vidare är att märka att enligt mitt förslag användningen av penningböter är mer begränsad än enligt kommittéförslaget.

Vidare vill jag understryka vad jag tidigare har sagt om att schablonstraffet enligt sakens natur tar sikte på normalfallet inom varje förseelsetyp. Om ett konkret fall avviker härifrån — t. ex. att en hastighetsöverträdelse är påfallande grov eller ett utrustningsfel på en bil visar hög-

gradig brist på ansvar i fråga om egen och andras säkerhet i trafiken — skall ordningsföreläggande inte användas utan saken gå till åklagares prövning i vanlig ordning, så att straffet kan sättas i relation till förseelsens svårhetsgrad i det särskilda fallet. Detsamma gäller naturligtvis om ansvar för vårdslöshet i trafik kan komma i fråga. Detta är ett betydelsefullt moment i det föreslagna systemet och det bör kraftigt understrykas vid utbildningen och i andra sammanhang när det nya systemet förs ut i praktiken.

Jag vill tillägga att sådana bedömningar som nyss har berörts redan nu i realiteten verkställs av polismännen i viss utsträckning, nämligen när de avgör hur omfattande rapport angående en trafikförseelse skall göras. Betraktas förseelsen som jämförelsevis lindrig, brukar rapporterna oftast göras helt summariska. Fylligare rapporter med detaljer, som kan ge åklagaren ett egentligt underlag för en bedömning om vårdslöshet i trafik föreligger eller om av annat skäl en särskilt sträng bestraffning är motiverad, torde i regel upprättas endast när polismannen själv har funnit förseelsen allvarlig.

Vad gäller frågan om fylleri skall kunna beivras genom ordningsföreläggande anser jag det inte otänkbart att det organisatoriskt går att ordna så, att man vid polisdistrikten snabbt kan få upplysning från centralt register huruvida beträffande viss person föreligger sådant förhållande att särskild åtalsprövning enligt 57 § nykterhetsvårdslagen bör ske. Därmed skulle det i och för sig bli möjligt att låta ordningsföreläggande komma till användning beträffande fylleri i sådana fall där det har konstaterats att sådan prövning inte kommer i fråga. Emellertid bör också beaktas att frågan om samhällets åtgärder beträffande berusade personer som har omhändertagits på allmän plats f. n. är under utredning. Frågan om möjligheten för och behovet av att tillämpa ordningsföreläggande på fylleriförseelser anser jag därför böra övervägas först i senare sammanhang.

Kommande erfarenheter kan göra det befogat att utsträcka det nya institutets användning till åtskilliga andra typer av förseelser inom penningbetsområdet. Närmare överväganden härom finns det dock inte anledning att gå in på i nuvarande läge.

Parkeringsbetslagen

Som tidigare har redovisats handläggs vissa parkeringsförseelser med tillämpning av lagen om parkeringsbot. En förutsättning för att detta förfarande skall kunna användas är att överträdelsen inte är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar. För vissa parkeringsförseelser stadgas emellertid dagsböter och följaktligen är parkeringsbetslagen inte tillämplig i dessa fall.

Bestämmelser om parkering, stannande och uppställning av motorfor-

don finns i 49 § vägtrafikförordningen och i lokala trafikföreskrifter. Parkeringsbotslagen kan tillämpas endast då bestämmelserna i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen eller i lokala trafikföreskrifter har överträtts. Straffet är nämligen i dessa fall böter omedelbart i penningar. Parkering på väg får enligt stadgandet i 49 § 3 mom. inte ske, om parkering hindrar andra fordon att fritt komma förbi, vid spårväghållplats eller på utrymme, avsett för trafik med spårvagn, vid busshållplats inom ett område av tio meter på vardera sidan om hållplatsskylt, på tydligt markerad plats för droskstation med annat fordon än sådant, för vilket stationen är avsedd, på bro eller viadukt eller i vägport eller trafikunnel eller framför ingång eller infart till fastighet, om passage till eller från fastigheten därigenom obehörligen hindras eller störs.

Systemet med parkeringsbot kan däremot inte användas, när någon har brutit mot bestämmelserna i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen, eftersom straffet i dessa fall är dagsböter. Stannande eller uppställning på väg får enligt detta stadgande i princip inte ske på motorväg utom på parkeringsplats och ej heller i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd, vid vägkorsning inom ett avstånd av tio meter från korsande körbanas närmaste ytterkant, framför vägmärke, så att detta skymms, på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av tio meter före övergångsstället eller inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras. Även en förseelse mot bestämmelsen i 49 § 4 mom. vägtrafikförordningen om bl. a. skyldighet att vidta sådana åtgärder, att fordonet hindras att komma i gång av sig självt, bestraffas med dagsböter, varför parkeringsbot inte heller här kan användas. Vidare kan framhållas att 42 § 4 mom. vägtrafikförordningen innehåller en bestämmelse om bl. a. uppställning av fordon inom visst avstånd från järnvägs-korsning.

Parkeringsförseelser, som omfattas av parkeringsbotslagen, antecknas inte i körkortsregistret. Däremot sker enligt 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743, 80 § 2 mom. ändrad senast 1964: 734) anteckning i detta register om övriga parkeringsförseelser.

Kommittén

Kommittén uttalar att erfarenheterna av det genom lagen om parkeringsbot införda förfarandet har varit goda och att såväl polisens som åklagarnas arbete med parkeringsärenden har underlättats väsentligt. Kommittén anser att det inte föreligger någon anledning att överväga ändringar i handläggningen enligt parkeringsbotslagen. Däremot tar kommittén upp frågan om förfarandet bör tillämpas vid flera förseelser än som nu faller under lagen. Förutsättningarna för att tillämpa lagen i större delar av landet än f. n. behandlas också i betänkandet.

Kommittén framhåller att redan i samband med att parkeringsbotslagen genomfördes önskemål framfördes om en mera vidsträckt tillämpning av lagen. I den promemoria, som låg till grund för lagstiftningen, föreslogs att lagen skulle tillämpas vid överträdelse av lokal trafikföreskrift vid parkering eller annan uppställning av motorfordon, dock ej moped. I remissyttrandena över promemorian framfördes från flera håll tanken att förfarandet inte borde begränsas att gälla endast förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter (prop. 1960:175 s. 62 ff.). Enligt det av riksdagen antagna förslaget till lag om parkeringsbot kom också förseelser mot 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen att omfattas av parkeringsbotslagen.

Kommittén redovisar en av parkeringskontoret i Stockholm upprättad statistik angående parkeringsanmärkningarnas antal och fördelning för tiden den 1/7—31/12 1961. Av denna framgår följande.

Kurva	17	
Backkrön	—	
Skymd sikt	1	
Vägmörkning	1 530	
Framför vägmärke	23	
Övergångsställe.....	2 111	
Filmmarkering.....	535	4 217 (= 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen)
Busshållplats.....	140	
Bro etc.	386	
Framför ingång.....	508	
Hindrande parkering	102	1 136
Stoppförbud		3 988
Avgiftsplikt	9 650	
P-förbud, ständigt	7 809	
P-förbud, vissa tider	10 629	
2-minutersregeln	631	
Markerad hållplats	43	
Tidsbegränsad parkering....	1 953	
24-timmarsregeln	1 515	
Förbud mot nattparkering..	8 826	
Högeruppställning	3 800	
Annan förseelse	1 216	46 072
Summa		55 413, därav rapporterade av
		polis
		trafikvakter

Med åberopande av dessa uppgifter uttalar kommittén att redan denna statistik visar att det skulle vara av väsentlig praktisk betydelse om även förseelser mot 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen omfattades av parkeringsbotslagen. Främst är det överträdelser av förbudet att stanna eller uppställa fordon vid vägmörkning, övergångsställe eller filmmarkering, som har större frekvens.

Enligt vad som har inhämtats under departementsbehandlingen förekom under år 1965 i Stockholm 12 395 rapporterade parkeringsförseelser, som ej omfattades av parkeringsbotslagen.

Kommittén framhåller att enligt dess förslag till nya straffskalor vid vissa trafikförseelser dagsböter inte längre skall användas vid överträdelse av bestämmelserna i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Något på straffskallorna beroende hinder mot användning av parkeringsbot föreligger följaktligen inte längre om detta förslag följs.

Det avgörande för frågan om en vidgning av parkeringsbotslagen måste emellertid enligt kommittén vara om det föreligger någon väsentlig saklig skillnad mellan de i 49 § 2 resp. 3 mom. vägtrafikförordningen angivna förseelserna och om denna skillnad är tillräckligt stor för att motivera att endast överträdelser av 3 mom. skall handläggas med tillämpning av parkeringsbotslagen.

Kommittén förklarar att den vid sina undersökningar inte har kunnat finna att någon sådan mera betydande skillnad föreligger. Det kan visserligen göras gällande att vissa av bestämmelserna i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen — exempelvis förbudet att stanna eller uppställa fordonet i skarp kurva (b), vid vägkorsning (c) eller vid övergångsställe (e) — är betingade av ett mera uttalat trafiksäkerhetsintresse. Även parkeringsförbuden i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen vid exempelvis spårväghållplats eller busshållplats torde emellertid enligt kommittén ha en stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. I Stockholm medför en förseelse mot 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen ett strafföreläggande på åtta dagsböter à fem kronor, medan parkeringsboten för överträdelse av 49 § 3 mom. i samma förordning är fastställd till 25 kronor. Denna föga betydande skillnad i straffmätningen utgör ett starkt belägg för att svårhetsgraden av dessa förseelser kan anses vara ungefär likartad.

Emellertid framhåller kommittén att ett förslag om att parkeringsbotslagen skall kunna tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen även måste få till konsekvens att underrättelseplikten till körkortsregistret om dessa förseelser enligt 80 § vägtrafikkungörelsen bortfaller. Parkeringsbotslagen förutsätter att den som har begått en förseelse, som handläggs med tillämpning av lagen, förblir anonym. Anteckningen om dessa förseelser i körkortsregistret har emellertid enligt kommittén en mycket liten betydelse för prövning av frågor om återkallelse av körkort. Även i övrigt har dessa anteckningar ringa värde för bedömning av vederbörandes lämplighet som körkortsinnehavare. Anteckningen i körkortsregistret kan därför avvaras.

I detta sammanhang påpekar kommittén att det kanske kan göras gällande att anonymiteten, när en parkeringsförseelse handläggs med tillämpning av lagen om parkeringsbot, medför att antalet överträdelser skulle stiga. Invändningen synes emellertid kommittén mindre hållbar. Det är

främst andra faktorer, som i dessa fall påverkar trafikanterna. Den redan vunna erfarenheten av parkeringsbotslagen visar således inte, att lagen i nämnvärd grad har medverkat till att antalet förseelser har stigit.

Kommittén erinrar om att den tidigare i betänkandet har framhållit att en effektiv övervakning är det kanske främsta medlet för att uppnå god efterlevnad av trafikföreskrifterna. En förenklad handläggning av överträdelser av dessa föreskrifter är en av de vägar på vilka man kan gå fram för att med tillgängliga personella resurser nå bästa möjliga resultat. En vidgning av systemet med parkeringsbot kan medverka till att tillsynen av parkeringsföreskrifternas efterlevnad blir bättre. Den omständigheten att förhållandevis likartade förseelser skall handläggas på olika sätt, måste utgöra en betydande olägenhet inte enbart från administrativ synpunkt. Övervakning av parkeringsföreskrifterna i storstäderna sker i stor utsträckning genom särskilda trafikövervakare. Det måste då anses praktiskt att dessa kan förelägga parkeringsbot för en så betydande grupp förseelser som här är aktuell, dvs. överträdelser av bestämmelserna i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

Mot bakgrunden av nu redovisade överväganden föreslår kommittén att även överträdelse av bestämmelserna i 49 § 2 mom. skall omfattas av parkeringsbotslagen. Vissa av dessa förseelser — främst parkering i skarp kurva och på backkrön m. m. (49 § 2 mom. första st. b) — kan dock enligt kommittén vara mera svårbedömda. Den som utfärdar anmaning att betala parkeringsbot har i dessa fall bl. a. att överväga om trafikovarsamhet kan anses föreligga och följaktligen det förenklade förfarandet inte skall användas. Om parkeringsbotslagen skall tillämpas på dessa överträdelser, bör särskilda trafikövervakare inte anförtros att utfärda betalningsanmaning i sådana fall.

Angående möjligheterna att även geografiskt sett vidga tillämpningen av parkeringsbotslagen framhåller kommittén, att de goda erfarenheterna av lagens användning gör det motiverat att inte längre förbehålla Kungl. Maj:t beslutanderätten. En vidgning av lagens tillämpning till nya polisdistrikt bör ske, när detta är lämpligt från arbetsekonomisk synpunkt. Den centrala polisledningen och kanske främst rikspolischefen är väl skickad att besluta i dessa frågor. Kommittén föreslår därför att Kungl. Maj:t skall äga bemyndiga annat organ att förordna om lagens tillämpning inom visst polisdistrikt. Kungl. Maj:t bör meddela rikspolischefen sådant bemyndigande.

Remissyttrandena

Kommitténs förslag, att parkeringsbotslagen skall vidgas att omfatta fler överträdelser än som nu faller under lagen har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. Bland dessa kan till en början nämnas *JK, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd,*

länsstyrelserna i Östergötlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län, svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté, polisberedningen, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Svenska polisförbundet och NTF.

I en del av de tillstyrkande yttrandena har närmare diskuterats om vidgningen bör vara så långtgående att, som kommittén har föreslagit, alla förseelser enligt 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen skall omfattas av parkeringsbotslagen. Åtskilliga i princip tillstyrkande remissorgan — bl. a. de nyss namngivna — har därvid uttryckt uppfattningen att någon eller några av de i 49 § 2 mom. upptagna förseelserna bör undantas från beivrande i parkeringsbotslagens ordning. Detta har framför allt gällt förseelser mot 49 § 2 mom. första st. b) (parkering i skarp kurva och på backkrön m. m.) och i nästan lika stor utsträckning punkt a) i samma moment (förseelser mot förbudet att stanna på motorväg). I viss mån har också avstyrkts att förseelser mot punkt d) i samma föreskrift (förbudet att stanna framför vägmärke så att detta skyms) beivras enligt parkeringsbotslagen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser att de förbudsbestämmelser, som finns i 49 § 2 mom. c)—f) är av sådant slag, att de knappast motiverar en behandling, som skiljer dem från de parkeringsförseelser som nu omfattas av parkeringsbotslagen. *Statens trafiksäkerhetsråd* ger uttryck för en likartad uppfattning.

Bland de remissinstanser, som helt synes acceptera kommitténs tanke att samtliga förseelser enligt 49 § 2 mom. skulle kunna beivras enligt lagen om parkeringsbot, kan nämnas *Göta hovrätt, hovrätten över Skåne och Blekinge, flertalet länsstyrelser, statspolisintendenten, utredningen rörande specialstraffrätten, Föreningarna Sveriges stadsdomare och Sveriges stadsfiskaler, KAK, Motormännens riksförbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Sveriges advokatsamfund, Sveriges juristförbund och Trafikförsäkringsföreningen.*

Ett par remissinstanser, *hovrätten över Skåne och Blekinge* samt *rådhusrätten i Malmö*, förordar att parkeringsbot — utöver vad kommittén har föreslagit — skall användas vid de i 49 § 4 mom. vägtrafikförordningen omnämnda förseelserna. Hovrätten anser dessutom att utvidgningen bör omfatta även förseelser mot 42 § 4 mom. vägtrafikförordningen.

Den av kommittén föreslagna vidgningen av parkeringsbotssystemet till att omfatta ytterligare förseelser har avstyrkts av *RÅ, Svea hovrätt, hovrätterna för Nedre och för Övre Norrland, länsstyrelserna i Stockholms, Gotlands, Hallands och Göteborgs och Bohus län, domstolskommittén, Föreningen Sveriges häradshövdingar, MHF* samt *landsfogden i Norrbottens län.*

Vidare har *hovrätten för Västra Sverige, länsstyrelsen i Gävleborgs län, Föreningen Sveriges landsfogdar* samt *landsfogdarna i Örebro och Västmanlands län* uttalat tveksamhet beträffande kommitténs förslag i denna del.

Bland de avstyrkande remissinstansernas uttalande kan nämnas följande. *Hovrätten för Nedre Norrland* framhåller att kommitténs bedömning av de skilda parkeringsförseelsernas svårhetsgrad påtagligt skiljer sig från vad som vid lagens tillkomst uttalades av utredningsmannen (prop. 1960:175 s. 42). Denne ansåg nämligen att systemet med parkeringsbot inte borde tillämpas i fråga om någon av bestämmelserna i 49 §. Att förselser mot 3 mom. fördes in under lagens tillämpningsområde har såvitt kan bedömas visserligen inte medfört några olägenheter. Hovrätten säger sig likväl inte kunna dela kommitténs uppfattning i denna del. I vart fall i fråga om 2 mom. punkterna a) och b) — parkering på motorväg, i skarp siktsskyld kurva, på backkrön eller annan plats med skyld sikt — är omständigheterna ofta sådana att förfarandet kan innebära synnerlig fara för omfattande olyckor. Enligt hovrättens mening är det angeläget att behålla en sträng syn på denna art av förseelser för att kunna påverka trafikanterna till nödvändig vaksamhet. Med hänsyn till de synnerligen skiftande förhållanden som avses med bestämmelserna bör åklagarprövning förekomma i samtliga fall. Vad beträffar 2 mom. punkterna c)—f) möter inte samma betänkligheter. Dessa förseelser torde ytterligt sällan kunna medföra allvarliga konsekvenser. Hovrätten vill dock i första hand förorda att ingen vidgning av lagens tillämpningsområde sker. Likartade synpunkter anläggs av bl. a. *RÅ, Svea hovrätt och länsstyrelsen i Hallands län.*

Föreningen Sveriges häradshövdingar anser att i allt fall de flesta av de förbud, som stadgas i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen, är betingade av uttalade trafiksäkerhetsintressen och inte är jämförbara med de fall som f. n. avses med parkeringsbotslagen. Visserligen kan enligt föreningen vissa av de förbud, som omnämns i 49 § 2 mom., sägas vara närbesläktade med förbuden i 3 mom. Detta gäller särskilt uppställning av fordon för nära vägkorsning eller inom eller nära filmarkering, i allt fall såvitt gäller platser, där höga hastigheter inte brukar förekomma. Om någon ändring skall göras, synes den enligt föreningen böra ske på det sättet, att vissa förbud flyttas från 2 mom. till 3 mom.

Ett flertal remissorgan uppehåller sig vid frågan om betydelsen av att en parkeringsförseelse antecknas i *k ö r k o r t s r e g i s t r e t*. *KAK* understryker den preventiva effekt som ligger i vetskapen om att en förseelse blir registrerad men förklarar sig dock kunna gå med på att en registrering, när det gäller parkeringsförseelserna, kan ha ringa värde för bedömning av vederbörandes lämplighet som körkortsinnehavare. Vidare anser *länsstyrelsen i Västmanlands län* att bortfallet av anteckning i körkortsregistret rörande parkeringsförseelser torde sakna betydelse för körkortsmyndigheten. På svårare parkeringsförseelser kan med fördel 2 § trafikbrottslagen tillämpas och vid en sådan förseelse skall anteckning ske i körkortsregistret. Likartade synpunkter anläggs av *poliskammaren i Västerås*.

Några remissorgan uttalar emellertid betänkligheter mot en begränsning

av registreringen av parkeringsförseelser. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* förklarar sålunda, att den visserligen i huvudsak kan ansluta sig till kommitténs åsikt att den nuvarande anteckningen i körkortsregistret har mycket liten betydelse för prövning av frågan om återkallelse av körkort. I vissa fall — t. ex. parkering i skarp kurva och på backkrön — synes emellertid vårdslös uppställning vara av så allvarlig beskaffenhet från trafik-säkerhetssynpunkt, att den kan ha betydelse för bedömning av vederbörandes lämplighet som förare av motorfordon. Beträffande dessa förseelser bör därför enligt länsstyrelsen underrättelseplikten till körkortsregistret kvarstå. Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* framhåller, att en parkeringsförseelse ibland kan vara av den art, att körkortsinnehavaren genom förseelsen får anses ha ådagalagt att han inte är lämplig som motorfordonsförare. Vidare uttalar *MHF*, att förseelser som t. ex. stannande i skarp kurva, på backkrön, på eller omedelbart före övergångsställe, på motorväg o. s. v. är alltför allvarliga för att få begås anonymt och få upprepas utan annan påföljd än en utgift, som i varje fall för den välsituerade är mycket ringa.

Frågan om polis männens kompetens och i vissa fall även trafikövervakarnas berörs i några yttranden. *RÅ* anser det vanskligt att till polisman överlåta avgörandet om i det särskilda fallet trafikovarsamhet skall anses föreligga. Likartade synpunkter anför bl. a. *polisberedningen*, *Föreningen Sveriges häradshövdingar*, *Föreningen Sveriges landsfogdar* och *Föreningen Sveriges landsfiskaler*. *Poliskammaren i Gävle* anser däremot att polismannen inte bör fränkännas den kunnighet och det omdöme som krävs för att avgöra de aktuella fallen.

JK hävdar att parkeringsbotslagen inte bör vidgas så, att tillämpningen inte längre kan anförtros särskilda trafikövervakare. Med den begränsade utbildning, som trafikövervakarna har, bör det inte komma i fråga att anförtro dem handläggningen av mera svårbedömda fall. Detta gäller särskilt när ansvar för trafikovarsamhet kan inträda. Dit torde enligt *JK* kunna räknas förseelser enligt 49 § 2 mom. b). Även *statens trafiksäkerhetsråd* framhåller, att om — trots att rådet har avstyrkt kommittéförslaget i denna del — parkeringsbot skall användas vid förseelser mot 49 § 2 mom. a) och b), uttrycklig föreskrift bör meddelas om att trafikövervakare inte skall äga utfärda anmaning att betala parkeringsbot för dess förseelser. Vidare instämmer bl. a. *överståthållarämbetet* och *Föreningen Sveriges polismästare* i kommitténs uttalande att särskilda trafikövervakare inte bör anförtros att utfärda anmaning beträffande i allt fall förseelser som avses i 49 § 2 mom. b).

Kommitténs förslag, att Kungl. Maj:t skall kunna meddela bemyndigande för rikspolischefen att besluta i vilka polisdistrikt parkeringsbotslagen skall tillämpas har i regel inte mött någon erinran. *Läns-*

styrelsen i Skaraborgs län anser dock att detta bemyndigande bör ges rikspolisstyrelsen. *Statsåklagaren i Göteborg* föreslår däremot att beslutanderätten bör delegeras till RÅ. RÅ, som i denna del har biträtt kommitténs förslag, erinrar om att Kungl. Maj:t alltid har inhämtat yttrande från RÅ när fråga hittills uppkommit om vidgad tillämpning av lagen. Med hänsyn till RÅ:s befattning i övrigt med parkeringsboten kan det därför synas lämpligt att föreskriva att rikspolischefen i dessa frågor skall samråda med RÅ.

I några yttranden, bl. a. av *statspolisintendenten, polisberedningen* och *Föreningen Sveriges häradshövdingar*, förordas att parkeringsbotslagen utan särskilt förordnande görs tillämplig i hela landet. *Statspolisintendenten* uttalar sålunda, att han inte kan finna något skäl att förbehålla utfärdande av parkeringsbot till vissa områden inom landet. Detta synes även oegentligt med hänsyn till att ordningsföreläggande enligt kommittéförslaget skall kunna åläggas utan inskränkning till plats för förseelsen.

Departementschefen

Parkeringsbotslagen har nu tillämpats i över fem år. Erfarenheterna av systemet har i huvudsak varit goda. Förfarandet har varje år vidgats till att avse nya polisdistrikt. Särskilt polisen och åklagarna har genom denna handläggningsform fått en värdefull arbetslättnad. Det bör emellertid nämnas att det fortfarande i vissa fall när parkeringsboten ej har blivit betald efter anmaning krävs ett betydande utredningsarbete för att fastställa vem som har gjort sig skyldig till den aktuella parkeringsförseelsen.

Parkeringsbotslagen är konstruerad så, att lagen genom förordnande av Kungl. Maj:t kan göras tillämplig beträffande sådan överträdelse av föreskrift rörande parkering eller annan uppställning eller stannande av fordon som inte är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar. I det föregående har föreslagits att vissa parkeringsförseelser, som nu är belagda med dagsböter och av den anledningen f. n. faller utanför parkeringsbotslagens tillämpningsområde, skall straffas med penningböter. Denna ändring i straffskalan bör emellertid inte utan vidare föranleda att alla de berörda parkeringsförseelserna skall kunna beivras enligt parkeringsbotslagen. Detta är en fråga som bör särskilt övervägas under beaktande av parkeringsbotsförfarandets natur.

Kommitténs förslag innebär att parkeringsbotslagens tillämpningsområde skall vidgas att avse också sådana förseelser, som anges i 49 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen. Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i det övervägande antalet yttranden. Åtskilliga remissinstanser har emellertid avstyrkt förslaget. Vidare har vissa remissorgan förordat en mindre omfattande vidgning av institutet än vad kommittén har föreslagit. I ett par remissyttranden hävdas däremot en motsatt uppfattning, dvs. att

parkeringsbotslagen bör erhålla en mera vidsträckt tillämpning än kommittén har förordat.

De erinringar, som har framförts mot kommitténs förslag, har genomgående grundats på den uppfattningen att parkeringsbotslagen genom en vidgad tillämpning skulle komma att omfatta förseelser av sådan svårhetsgrad att de inte lämpar sig för handläggning genom det förenklade förfarandet. I detta sammanhang har flera remissorgan särskilt framhållit att parkeringsbot medför anonymitet. En följd av detta är bl. a. att en parkeringsförseelse som har beivrats med tillämpning av systemet inte kan antecknas i körkortsregistret. Detta försvagar enligt dessa remissorgan den preventiva betydelsen av ingripandet.

Jag kan för egen del i viss mån ansluta mig till den kritik som har framförts mot kommittéförslaget. I likhet med ett stort antal remissinstanser anser jag således att förseelser mot 49 § 2 mom. första stycket b), dvs. parkering i skarp kurva och på backkrön, inte sällan utgör en sådan fara för trafiksäkerheten och är av så kvalificerad natur att parkeringsbot inte bör användas. Även beträffande stannande eller uppställning på motorväg — 49 § 2 mom. första stycket a) — anser jag att man kan hysa berättigad tvekan om förseelserna är lämpade att beivras genom parkeringsbotsförfarandet.

I detta sammanhang vill jag också instämma i ett uttalande av JK om att parkeringsbot inte bör användas i sådana fall då avgörandet inte kan anförtros särskilda trafikövervakare. Institutet bör följaktligen med hänsyn till att dessa övervakare får begränsad utbildning omfatta endast förseelser som är lätta att bedöma. Detta förhållande utgör ett ytterligare skäl till försiktighet, när det gäller att vidga parkeringsbotssystemet.

Av redovisad statistik får anses framgå att det framför allt är övriga förseelser i 49 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen, dvs. parkering vid vägkorsning, vägmärke, övergångsställe och filmarkering som förekommer i något större antal. Det är således huvudsakligen beträffande dessa förseelser som praktiska fördelar står att vinna genom ett förenklat förfarande enligt parkeringsbotslagen.

De sistnämnda förseelserna kan möjligen anses vara något allvarigare till sin typ än de parkeringsförseelser som redan nu omfattas av parkeringsbotslagen. Skillnaden är emellertid inte större än att den på ett tillfredsställande sätt kan beaktas inom ramen för institutet parkeringsbot. Jag syftar här främst till möjligheten att differentiera parkeringsbotens storlek. Vidare vill jag framhålla att en smidigare handlägningsform samtidigt skapar utrymme för effektivare övervakning. Det torde vara självklart att denna bör inriktas på de från trafiksäkerhetssynpunkt farligaste parkeringsförseelserna.

Under hänvisning till det anförda förordar jag att lagen om parkeringsbot ändras på sådant sätt att det blir möjligt att använda parkeringsbot även

i vissa fall då förfarandet f. n. inte är tillämpligt. Ändringen torde lämpligen böra göras på det sättet att Kungl. Maj:t bemyndigas att — liksom nu gäller beträffande lagens tillämpningsområde i geografiskt hänseende — meddela förordnande vilka parkeringsförseelser som får beivras med stöd av lagen. Som framgår av det förut anförda är det min uppfattning att en vidgad tillämpning av lagen bör genomföras så att förseelser enligt 49 § 2 mom. första stycket c)—f) hänförs till parkeringsbotsområdet.

Slutligen har kommittén uttalat, att lagens tillämpning bör vidgas till nya polisdistrikt, när detta är lämpligt från arbetsekonomisk synpunkt. I samband härmed har kommittén förordnat, att Kungl. Maj:t får möjlighet att delegera rätten att besluta om lagens tillämplighet i geografiskt avseende. Kommittén tänker sig att rikspolischefen skall besluta i dessa frågor. Detta förslag har praktiskt taget genomgående lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Några remissorgan har t. o. m. ansett, att lagen utan särskilt förordnande bör vara tillämplig i hela landet.

För egen del ansluter jag mig till kommitténs uppfattning att så goda erfarenheter nu har vunnits av systemet med parkeringsbot, att det är motiveerat att sprida systemet till alla orter där man kan vinna praktiska fördelar av det. Det synes mig lämpligt att prövningen i detta avseende skall kunna överlämnas till rikspolisstyrelsen, som har goda möjligheter att bedöma när praktiska förutsättningar föreligger för systemets införande i ytterligare polisdistrikt. Att generellt delegera denna prövning till rikspolisstyrelsen torde dock böra komma i fråga först så småningom. Jag erinrar om att jag i det föregående har föreslagit att det skall ankomma på Kungl. Maj:t att under ett övergångsskede bestämma i vilka polisdistrikt ordningsbotssystemet skall tillämpas. Det är under detta övergångsskede önskvärt med en viss samordning mellan de båda instituten. I regel torde nämligen organisatoriska fördelar uppnås, om parkeringsbotslagen är tillämplig i de distrikt där ordningsbotssystemet provas.

Vad jag nu har föreslagit föranleder ändring i 1 § lagen om parkeringsbot. Beträffande övriga ändringar i denna lag får jag hänvisa till specialmotiveringen.

Strafföreläggande

Tillämpningsområdet

I detta avsnitt behandlas kommitténs förslag att tillämpningsområdet för strafföreläggandeinstitutet skall vidgas så, att strafföreläggande kan användas även i vissa fall när målsägande finns. Kommittén har också behandlat frågan om institutet bör utvidgas till att avse också fall då fängelse ingår i straffskalan för brottet men anledning inte förekommer att an-

vända annat straff än böter. Vad som har anförts i den frågan har samband med kommitténs förslag om stämningsföreläggande. Jag återkommer därför senare till denna fråga.

Kommittén

En vidgad användning av strafföreläggande till att avse även fall då målsägande finns har tidigare inte ansetts vara av större praktisk betydelse, eftersom det sällan finns någon målsägande vid brott, för vilket endast böter har upptagits i straffskalan. Förslag om att ta bort ifrågavarande hinder för strafföreläggande har avvisats med hänvisning till detta förhållande. Läget är emellertid nu ett annat. Brottsbalken innehåller nämligen bestämmelser om ett flertal brott med enbart böter i straffskalan och dessa brott är till sin natur sådana att målsägande alltid eller vanligen förekommer. Även kommitténs förslag att fängelse skall utgå ur straffskalan för sådan vårdslöshet i trafik som inte är grov måste här beaktas.

Kommittén har beträffande brott, som är sådana att endast böter ingår i straffskalan men där målsägande ändå kan finnas, uttalat att det inte är brottens art utan hänsynen till målsäganden som har varit det avgörande skälet för utformningen av gällande handlägningsbestämmelser. Kommittén har mot denna bakgrund närmare övervägt vilka särskilda hänsyn som bör tas till målsäganden.

Beträffande målsägandens befogenheter i *a n s v a r s d e l e n* av brottmål uttalar kommittén till en början, att målsägandens åtalsrätt numera väsentligen framstår som en kontroll av att åklagarna — kanske framför allt i politiskt mera oroliga tider — med oväld utövar sin rätt och plikt att åtala. Det är enligt kommittén ytterst sällan som målsägande väcker enskilt åtal vid åklagar- och angivelsebrott. Målsägandens rätt att biträda åtalet och fullfölja talan till högre rätt är även ett uttryck för tanken att målsäganden har förutsatts ha ett intresse att bevaka i ansvarsfrågan. Det är emellertid vid mycket få tillfällen som målsäganden anser sig böra utnyttja dessa befogenheter. Detta torde visa, att målsägandena nästan undantagslöst anser att åklagaren ensam kan bevaka även målsägandeintresset i ansvarsfrågan.

Kommittén påpekar att det enligt gällande rätt inte finns någon skyldighet för rätten eller åklagaren att genom särskild underrättelse till målsäganden bereda denne tillfälle att biträda åtal eller fullfölja talan i ansvarsfrågan. Föreskriften i 22 kap. 2 § rättegångsbalken att målsägande, om det kan ske, skall underrättas i god tid före åtalet, har nämligen främst till syfte att underlätta för målsäganden att framställa enskilt anspråk på grund av brottet. Målsägandens ev. intressen i ansvarsdelen har följaktligen inte tillmätts självständig betydelse. Det skall under förundersökningen alltid antecknas om målsägande ämnar föra ersättningstalan i anledning av

brottet (20 § förundersökningskungörelsen) men det finns inte någon motsvarande skyldighet att utreda om målsägande önskar biträda åtalet.

Det möter enligt kommitténs uppfattning inte några betänkligheter om man uppställer krav på att målsäganden på ett relativt tidigt stadium av sakens handläggning genom aktivt handlande visar att han vill utnyttja sina processuella möjligheter i ansvarsdelen. Den målsägande som verkligen anser, att han har ett intresse att bevaka i ansvarsdelen och ger detta till känna, bör inte betagas sina nuvarande rättigheter. Men om målsäganden är passiv och därför får antas vara ointresserad av ansvarsfrågan, bör det vara möjligt att tillämpa förenklade handlägningsregler.

Vill målsäganden bevaka sin rätt att biträda åtal, bör det därför enligt kommitténs mening åligga honom att självant begära hos åklagaren att åtal skall väckas vid rätten. Sker inte detta, bör exempelvis hinder inte möta att utfärda strafföreläggande om förutsättningar i övrigt föreligger för sådan handlägningsform.

Vad beträffar målsägandens möjligheter att framställa enskilt anspråk i brottmål framhåller kommittén att denna förmån används i förhållandevis stor utsträckning. Statistiska uppgifter, som redovisas i betänkandet, tyder på att sådana anspråk framställs i cirka 10 % av samtliga trafikmål vid underrätterna. Den omständigheten att en brottslig handling kan medföra såväl straff som skadeståndsskyldighet utgör ett starkt skäl för att dessa frågor handläggs i en och samma rättegång. Process-ekonomiska fördelar erhålls så gott som alltid, när frågorna handläggs gemensamt. Även om tvist föreligger angående storleken av det skadestånd som bör utgå, är denna fråga vanligen av förhållandevis enkel beskaffenhet, och domstolen kan då utan större olägenhet pröva även skadestandsfrågan vid handläggningen av brottmålet. Ett annat starkt skäl för gemensam handläggning är att man härigenom undviker risken att mot varandra stridande domar meddelas i ansvars- och i skadeståndsdelen.

Det är enligt kommittén en betydelsefull förmån att målsäganden nu har möjlighet att, ofta genom åklagaren, föra skadeståndstalan i brottmålet. Om en sådan ordning inte gällde, torde man få räkna med att målsäganden inte sällan skulle avstå från att föra skadeståndstalan eller också skulle föra sådan talan genom ombud med därav följande kostnader.

Under hänvisning till dessa och andra förhållanden framhåller kommittén, att det finns mycket som talar för att målsäganden även i fortsättningen bör kunna på ett enkelt sätt framställa sina skadestandsanspråk i brottmålsprocessen. Denna förmån bör därför i princip inte rubbas. Kommittén åberopar emellertid också att det är mycket vanligt att målsäganden av en eller annan anledning inte framställer skadestandsyrkande i brottmålet. Kommitténs överväganden leder till förslaget att det bör åläggas undersökningsledare eller åklagare att om möjligt tillfråga målsäganden om han ämnar föra skadeståndstalan. Önskar målsäganden inte föra så-

dan talan, bör hinder för förenklad handlägningsform inte föreligga. Det anses lämpligt att den som håller förhör med målsäganden inhämtar uppgifter i detta avseende. Målsägandens inställning skall då antecknas i förundersökningsprotokollet. Kommittén anser det inte behövt att målsäganden avger sin förklaring i någon särskild form. Möjligheten att det någon gång kan uppkomma tvist om anteckningen i förundersökningsprotokollet är riktig, bör inte få komplicera förfarandet i normalfallet. Skulle det inträffa att ett strafföreläggande utfärdas mot en målsägandes önskan, får detta endast processuell betydelse. Målsäganden har ju kvar sina rättigheter att själv väcka talan i civilprocess och i den ordningen kräva ut sitt skadestånd. Den möjlighet som målsäganden har fått att framställa sina enskilda anspråk i brottmålsprocessen, får inte betraktas som en förmån som under alla förhållanden skall behållas.

Vidare erinrar kommittén om att även annan än målsägande i brottmålet kan föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet och att talan kan föras även mot annan än den misstänkte. I dessa fall krävs vanligen att det enskilda anspråket anhängiggörs genom stämning. Som exempel på sådan talan nämnes försäkringsbolags regressanspråk enligt 25 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal. Det är emellertid här än mera uppenbart att sådan möjlighet att föra skadeståndstalan i samband med brottmålsrättegång är en processuell förmån av sådan art att den inte bör få hindra att handläggningen av ansvarsfrågan förenklas. Möjligheten att få sådana anspråk prövade i en ordinär brottmålsprocess bör därför vara begränsad till de fall då sådan handläggning tillgrips av straffprocessuella skäl.

Kommittén förordar vidare vissa tillägg i förundersökningskungörelsen. Dessa syftar till att lösa de svårigheter som kan uppstå, om målsäganden på fråga förklarar, att han inte kan ta ställning till om han skall föra talan om enskilt anspråk i brottmålet. Förundersökningsledare, åklagare eller polisman kan då muntligen eller skriftligen anmana målsäganden att inom viss tid ange om han ämnar föra talan om enskilt anspråk eller inte.

Remissyttrandena

Kommitténs förslag att i princip vidga tillämpningsområdet för strafföreläggande även till brott där målsägande finns men denne ej vill föra talan har vunnit allmän anslutning under remissbehandlingen.

Länsstyrelsen i Kristianstads län anser att förslaget utgör en sedan flera år efterlängtd förbättring. *Åklagarmyndigheten i Uppsala* framhåller att domstolarna genom förslaget säkerligen kan vinna en avsevärd avlastning, eftersom många erkända mål f. n. av formella skäl måste stämmas. Liknande uttalande gör bl. a. *länsstyrelserna i Malmöhus och Västernorrlands län* samt *Föreningen Sveriges landsfiskaler*.

Kommitténs förslag i fråga om målsägandens ställning och om målsägandens möjligheter att motsätta sig att strafföreläggande används har i stort sett lämnats utan erinran under remissbehandlingen. *Sveriges advokatsamfund* anser, att målsägandens rätt har tillgodosetts på ett tillfredsställande sätt. Gällande bestämmelser har enligt *rådhusrätten i Malmö* komplicerat handläggningen utan några däremot svarande vinster i rättssäkerhetskänseende eller andra avseenden. Liknande synpunkter anläggs av ett flertal remissorgan.

I några yttranden hävdas t. o. m. att målsägandens rätt bör inskränkas ytterligare. *Åklagarmyndigheten i Uppsala* anser sålunda att man helt bör avskilja målsäganden från rätten att få sin talan prövad i ett trafikmål. Erfarenheten visar enligt åklagarmyndigheten att parterna i dessa mål under förundersökningen nästan hundra procentigt förklarar sig ämna föra skadeståndstalan. Vidare anser *poliskamrarna i Halmstad och Hälsingborg*, att målsäganden inte bör ha rätt att påverka handläggningsformen, när han inte för talan. *Föreningen Sveriges polismästare och länsstyrelsen i Stockholms län* ger uttryck för liknande tankar.

Kommitténs förslag, att målsäganden för att bevaka sin rätt i ansvarsdelen självmant skall vara aktiv genom att framställa erinringar mot att strafföreläggande används, har praktiskt taget vunnit allmän anslutning. *Hovrätten för Övre Norrland* ifrågasätter dock om inte målsäganden bör tillfrågas särskilt, huruvida han påfordrar att åtal skall väckas vid domstol.

Några remissinstanser uppehåller sig vid frågan om formen för den förklaring, som målsäganden enligt kommittéförslaget skall avge angående eventuell skadeståndstalan. *Hovrätten för Övre Norrland* anser, att det skulle kunna hävdas, att denna förklaring borde avges i viss form, t. ex. skriftligen. Det skulle härigenom kunna undvikas att tvist kom upp om riktigheten av en anteckning i förundersökningsprotokollet. Hovrätten delar emellertid kommitténs uppfattning att sådan föreskrift inte behövs. *Hovrätten för Västra Sverige* framhåller, att målsäganden måste få klart för sig innebörden av en förklaring att han inte ämnar föra skadeståndstalan i brottmålet och att han inte får bibringas uppfattningen att enbart ett löfte från skadevallaren om betalning tillgodoser hans rätt. Målsäganden bör även upplysas om de kostnader som kan uppkomma i tvistemål om skadeståndet. Likartade synpunkter anläggs av *länsstyrelsen i Malmöhus län*. *KAK* och *MHF* erinrar att det vid trafikbrott ofta förekommer att målsäganden på grund av sina skador inte har möjlighet att snabbt ta ställning till om han skall påfordra att åtal skall ske i vanlig ordning eller inte.

Några remissorgan diskuterar förslaget med hänvisning till vissa särskilda brott. *Hovrätten för Västra Sverige* är således tveksam om sådana brott som ringa misshandel och egenmäktigt förfarande regelmässigt bör avgöras genom strafföreläggande. Hovrätten förutsätter emellertid att åkla-

garna i allmänhet kommer att väcka åtal för dessa brott. Liknande synpunkter framför *rådhusrätten i Göteborg* (minoriteten).

Handläggning genom strafföreläggande av mål om ansvar för vårdslöshet i trafik behandlas särskilt i en del remissyttranden. *Hovrätten för Västra Sverige* förklarar, att den inte har någon erinran mot att dessa mål avgörs genom strafföreläggande. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser att kommittén genom sina förslag i denna del på ett förtjänstfullt sätt löst problemet om hur man skall komma till rätta med dessa ofta tids- och arbetskrävande mål. Även *Svea hovrätt* gör uttalande av i huvudsak likartad inbörd.

En motsatt uppfattning uttalas av *Göta hovrätt*, som ifrågasätter om strafföreläggande bör användas i dessa fall. Till stöd för denna uppfattning åberopas dock främst kommitténs nu ej prövade förslag om begränsning av det straffbara området enligt 1 § trafikbrottslagen. Om detta förslag skulle genomföras menar hovrätten att utrymmet för strafföreläggande för trafikovarsamhet inte skulle bli så stort. Liknande synpunkter anför *statens trafiksäkerhetsråd*. Enligt trafiksäkerhetsrådet bör sådana mål om ansvar för vårdslöshet i trafik, som ej utan vidare kan bedömas som mindre allvarliga, bli föremål för muntlig handläggning inför domare med särskilda kunskaper om trafiken. När det gäller sådana mål uttrycker även *Föreningen Sveriges häradshövdingar* tveksamhet om lämpligheten av att använda strafföreläggande.

Departementschefen

Som förut har nämnts får strafföreläggande användas vid brott för vilka stadgas endast bötesstraff. Emellertid gäller den begränsningen att strafföreläggande inte får användas, om anledning förekommer att målsägande finns. Kommittén föreslår att den omständigheten att målsägande finns i målet inte skall utgöra hinder mot strafföreläggande, om målsäganden har förklarat att han inte ämnar föra talan om enskilt anspråk och han inte heller av annan orsak fordrat att målet handläggs vid domstol.

Kommittéförslaget utgår från att målsäganden även i fortsättningen skall ha samma befogenheter som f. n. i ansvarsdelen av ett brottmål och också ha samma rätt att föra talan om enskilt anspråk i sådant mål. Den förändring som åsyftas med förslaget gäller bara att om en målsägande inte vill agera i någotdera av dessa avseenden, hinder inte skall föreligga att handlägga målet i förenklad ordning genom strafföreläggande.

Principerna i förslaget har inte mött någon invändning under remissbehandlingen. För egen del kan jag instämma i kommitténs uppfattning att det förhållandet att målsägande finns inte bör påverka handläggningsformen i ett brottmål, om målsäganden inte vill ta del i rättegången. Frågan är då vilket underlag man skall ha för att få utgå från att målsäganden har den-

na inställning i målet. Kommittén har i det avseendet förordat olika lösningar för ansvarsdelen av ett mål och för skadestandsfrågan.

Enligt kommitténs mening bör målsäganden självant ge till känna, om han vill biträda åtalet eller på annat sätt påverka ansvarsfrågans behandling. Om han inte visar sådan aktivitet, skall det alltså enligt förslaget få förutsättas att han är ointresserad av i vilken handlägningsform ansvarsfrågan blir behandlad. Denna lösning har så gott som genomgående godtagits under remissbehandlingen. För egen del anser jag att det inte kan antas annat än det måste vara i rena undantagsfall som målsäganden — när han inte har ersättningsanspråk — har ett verkligt intresse i frågan vilken handlägningsform som kommer till användning för brottets beivrande. Möjligheten av sådana undantagsfall kan inte motivera att de rättsvårdande myndigheterna skall behöva efterforska, vilken inställning varje målsägande har beträffande handlägningsformen. Jag vill tillägga, att det är en helt annan sak att målsäganden kan ha ett berättigat intresse av att få reda på om ett anmält brott inte föranleder beivran. Detta intresse får dock anses tillfredsställande tillgodosett genom redan gällande bestämmelser i 14 § förundersökningskungörelsen och 20 kap. 9 § andra stycket rättegångsbalken.

Vad angår målsägandens inställning i fråga om enskilt anspråk har kommittén föreslagit, att undersökningsledare eller åklagare skall tillfråga målsäganden, huruvida han ämnar före skadeståndstalan. I likhet med flertalet remissinstanser anser jag detta vara en tillfredsställande ordning.

Jag anser följaktligen att kommitténs förslag till utvidgning av tillämpningsområdet för strafföreläggande bör godtas. 48 kap. 1 § andra stycket rättegångsbalken bör ändras i enlighet härmed. Vidare bör gälla att målsäganden, innan strafföreläggande utfärdas, skall tillfrågas om man ämnar föra talan om enskilt anspråk. Jag återkommer i specialmotiveringen till frågan i vilken författning bestämmelse härom bör intas.

Några remissinstanser har hyst betänkligheter mot att ett vidgat tillämpningsområde för strafföreläggande i enlighet med kommittéförslaget kan medföra att strafföreläggande kommer till användning i vissa fall som enligt dessa remissinstanser inte lämpar sig för beivran i sådan form. Bl. a. har hävdats att domstolsbehandling i regel är lämpligare för sådana brott som ringa misshandel och hemfridsbrott eller — om fängelse utgår ur straffskalan — sådan vårdslöshet i trafik som inte är av mindre allvarlig beskaffenhet.

I anslutning till dessa synpunkter vill jag framhålla att det otvivelaktigt kan förekomma fall där de formella förutsättningarna för strafföreläggande föreligger men det ändå kan vara olämpligt att använda denna handlägningsform. Åklagaren bör således innan han utfärdar ett strafföreläggande bedöma om denna form för beivrande i det särskilda fallet är lämplig eller inte. Detta är emellertid ingen nyhet, eftersom motsvarande be-

dömningsfrågor kan förekomma redan med strafföreläggandeinstitutets nuvarande tillämpningsområde. För egen del hyser jag inte några betänkligheter mot att man även med ett vidsträcktare tillämpningsområde för institutet anförtror åt åklagare att avgöra om ett mål är sådant att det bör handläggas genom strafföreläggande eller om det på grund av sin allvarliga beskaffenhet eller av annan särskild orsak bör hänskjutas till domstols prövning. Med hänsyn till att det kan rymmas fall av helt olika beskaffenhet inom en och samma brottstyp anser jag dock att några gränslinjer inte kan anges på det sättet, att vissa brottstyper företrädesvis bör hänvisas till domstolsbehandling och andra till handläggning genom strafföreläggande.

Vissa frågor om godkännande av strafföreläggande och om besvär

Enligt 48 kap. 3 § rättegångsbalken skall godkännande av strafföreläggande göras skriftligen på föreläggandet. Godkännandet skall göras av den misstänkte personligen.

I och med att ett strafföreläggande blir godkänt gäller det enligt 48 kap. 4 § rättegångsbalken som dom vilken har vunnit laga kraft. Något ordinärt rättsmedel för att erhålla ändring i strafföreläggandet finns alltså inte. Emellertid innehåller 59 kap. rättegångsbalken bestämmelser om ett särskilt rättsmedel för talan mot strafföreläggande. Föreläggandet kan enligt 5 § undanröjas, om godkännandet inte kan anses som en giltig viljeförklaring, om vid ärendets behandling har förekommit sådant fel, att föreläggandet bör anses ogiltigt, eller om föreläggandet eljest inte överensstämmer med lag.

Talan mot strafföreläggande förs enligt 6 § genom besvär till hovrätt av den misstänkte eller åklagaren. Besvär skall föras inom en månad efter det att åtgärd för verkställighet av föreläggandet företogs hos den misstänkte. Bestämmelserna i 52 kap. rättegångsbalken är tillämpliga vid handläggningen i hovrätten. Talan får inte föras mot hovrättens beslut.

Ett godkänt strafföreläggande har även ansetts kunna undanröjas med tillämpning av resningsinstitutet i 58 kap. rättegångsbalken. Resning har förekommit vid såväl formella som materiella felaktigheter.

Kommittén

I fråga om formen för godkännande av strafföreläggande anknyter kommittén till sina överväganden om formen för ordningsföreläggandets godkännande. Enligt detta institut skall, som har nämnts, föreläggande i vissa fall kunna godkännas genom betalning av de förelagda böterna. Det finns enligt kommittén anledning att överväga en motsvarande ordning vid strafföreläggande. Godkännande genom betal-

ning ger den misstänkte möjlighet att på ett smidigt sätt ge uttryck för sin uppfattning angående föreläggandet. Det blir även möjligt för ett ombud att godkänna föreläggandet när den misstänkte inte själv har tillfälle att göra detta. Enligt kommittén finns det i dessa fall tillräckliga medel för att vinna rättelse, om betalning har skett mot den misstänktes vilja, genom möjligheten att undanröja strafföreläggande enligt 59 kap. 5 § första stycket 1 rättegångsbalken och genom resningsinstitutet. Kommittén föreslår, att strafföreläggande skall kunna godkännas genom betalning i de fall då föreläggandet avser endast böter.

Samtidigt föreslår kommittén att föreläggandet inte skall anses som godkänt i det fall att den misstänkte förklarar att han inte erkänner förseelsen men att han trots detta betalar böterna. Det kan även i övrigt framgå, att den misstänkte inte har avsett att godkänna föreläggandet genom betalningen.

Kommittén nämner vidare att den har övervägt, om strafföreläggande bör kunna godkännas genom ombud. Starka skäl talar för att den misstänkte bör beredas denna möjlighet men vissa erinringar anses också kunna riktas mot en sådan ordning. Kommittén stannar för att inte lägga fram förslag om att strafföreläggande skall kunna godkännas genom ombud. Ett avgörande skäl härför är att kommittén räknar med att ordningsföreläggande kommer att användas vid t. ex. fylleriförseelser. Det är vid dessa som behovet av godkännande av strafföreläggande genom ombud har varit mest framträdande.

Mål om besvär över strafföreläggande är, enligt vad kommittén framhåller, vanligen av enkel beskaffenhet. Oftast är det åklagaren som för talan till förmån för den som har sakfällts genom föreläggandet. Det kan bl. a. på grund härav ifrågasättas om inte avgörandena kan anförtros underrätt. Kommittén åberopar som ett ytterligare skäl för att denna fråga nu bör övervägas närmare, att kommittén föreslår att bestämmelserna om extraordinära besvär vid strafföreläggande skall tillämpas även vid besvär över ordningsföreläggande.

Kommittén erinrar om att strafföreläggande enligt rättegångsbalkens ursprungliga lydelse i viss utsträckning skulle fastställas av underrätt. Det ansågs då olämpligt att den rätt, som fastställde föreläggandet, även skulle kunna undanröja detsamma. Bestämmelsen om fastställelse av rätten har emellertid nu upphävts (prop. 1954: 200). Det här tidigare berörda skälet mot en behörighet för underrätt att undanröja strafföreläggande föreligger följaktligen inte längre.

Handläggningen av besvär vid strafföreläggande utgör inte någon nämnvärd arbetsbelastning för hovrätterna. Enbart detta förhållande kan emellertid enligt kommittén inte motivera att nuvarande förfarande behålls. En handläggning i hovrätt måste otvivelaktigt bli mera kostsam och omständlig än ett motsvarande förfarande i underrätt. Rättssäkerhetsskäl, som

talar för att dessa avgöranden inte bör anförtros underrätt, synes inte kunna anföras. Någon principiell invändning kan inte heller riktas mot att den judiciella prövningen med tillämpning av ett särskilt rättsmedel sker vid underrätt. Underrätten medverkar nämligen vid strafföreläggandeinstitutet inte i den ordinära handläggningen. Kommittén föreslår därför att besvär enligt 59 kap. 5 § rättegångsbalken skall föras vid underrätt. Talan mot underrättens beslut bör kunna föras i hovrätt.

Kommittén behandlar vidare frågan om tiden för besvär mot strafföreläggande. Sådan talan skall f. n. föras inom en månad från det åtgärd för verkställighet vidtogs hos den misstänkte. Det har enligt kommittén i praktiken visat sig att sådana förhållanden, som kan föranleda, att strafföreläggande skall undanröjas, i viss utsträckning inte uppmärksammas förrän långt efter besvärstidens utgång. Besvär kan därför i dessa fall inte föras enligt 59 kap. 5 § rättegångsbalken. Resningsinstitutet i 58 kap. 2 § rättegångsbalken anses emellertid tillämpligt. Någon tidsfrist för talan enligt detta stadgande finns inte. Högsta domstolen belastas härigenom med ett visst antal resningsansökningar (14 under år 1960) som, om besvärsinstitutet i 59 kap. hade kunnat tillämpas, skulle ha stannat i hovrätt. Den antydda olägenheten kan visserligen inte anses betydande men det är dock onödigt att dessa vanligen mycket enkla frågor behandlas av högsta domstolen. Det bör även beaktas att RÅ har att ta del i handläggningen av ett resningsärende.

Kommittén erinrar om att talan enligt 59 kap. 5 § rättegångsbalken aldrig kan utfalla till den misstänktes nackdel. När ett strafföreläggande har undanröjts, kan nämligen inte därefter dömas till eller föreläggas svårare straff för samma gärning. En förlängning av besvärstiden medför följaktligen inte någon olägenhet för den enskilde. Det är i och för sig olämpligt att frågor om att undanröja strafföreläggande prövas lång tid efter det att föreläggandet har utfärdats och godkänts. Denna olägenhet kan emellertid, eftersom resningsinstitutet vanligen kan tillämpas i dessa fall, inte undvikas oavsett hur fatalietiden i 59 kap. 6 § rättegångsbalken bestäms.

Kommittén föreslår att tiden för besvär mot strafföreläggande anges till ett år från det åtgärd för verkställighet av föreläggandet företogs hos den misstänkte. En stor del av de frågor om att undanröja strafföreläggande, som f. n. handläggs av högsta domstolen, torde härigenom i fortsättningen kunna avgöras av underrätt.

Remissyttrandena

Kommitténs förslag att strafföreläggande skall kunna godkännas genom betalning av böterna har i allmänhet lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Förslaget tillstyrks uttryckligen av bl. a. *Gävleborgs länsavdelning av Föreningen Sveriges landsfiskaler* som anser att det innebär att åklagarmyndighetens arbete förenklas. *Stadsfiskalen i Falun* på-

pekar, att det är mycket vanligt att den som har erhållit ett strafföreläggande nöjer sig med att betala och inte bryr sig om att fylla i de papper som översänds.

Några remissinstanser avstyrker emellertid förslaget. *Föreningen Sveriges landsfiskaler* uttalar att det föreslagna systemet torde leda till praktiska komplikationer. Det föreligger enligt föreningens erfarenheter knappast något behov av att tillskapa nya former för att godkänna strafföreläggande utöver det nuvarande förfarandet, som får anses fungera fullt tillfredsställande. Liknande uttalande gör *länsstyrelsen i Stockholms län* samt några underremissinstanser.

Även i några andra yttranden uttalas tveksamhet om förslaget. *Föreningen Sveriges landsfogdar* invänder främst mot att det skapas en möjlighet att godkänna genom ombud. Föreningen erinrar om att föreläggandet kan få rättsverkan i annat avseende även om bara böter utdöms. Det kan exempelvis komma att införas i körkortsregistret. Betänkligheterna mot förslaget minskar emellertid, om själva föreläggandet innehåller klara och på iögonfallande sätt tryckta anvisningar om sättet för att godkänna, om rättsverkan av betalning och om besvär över föreläggande.

Det förhållandet, att kommittén inte har föreslagit att den misstänkte skall kunna godkänna ett strafföreläggande genom ombud har mött erinringar i yttrande från *JK*. Denne sätter i fråga om det finns tillräckliga skäl att upprätthålla en skillnad i detta hänseende i förhållande till rättegångsmålen. I de enklare rättegångsmålen förekommer inte sällan att den misstänkte erkänner genom ombud. Ett godkännande genom ombud skulle visserligen kunna leda till att den misstänkte kan komma att företa en disposition, vars följder han inte kan bedöma. Denna nackdel kan dock undvikas, eftersom den misstänkte ju alltid har möjlighet att begränsa fullmakten till att avse godkännande av ett visst högsta bötesbelopp. Liknande uttalande gör *statsåklagaren i Göteborg*. Däremot hävdar bl. a. *Föreningen Sveriges landsfogdar* att endast den misstänkte själv bör kunna godkänna ett strafföreläggande.

Kommitténs förslag att besvär över strafföreläggande skall anföras vid underrätt i stället för hovrätt har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i samtliga remissyttranden. *Hovrätten för Västra Sverige* uttalar att förslaget innebär en reform som sedan länge har ansetts i hög grad påkallad.

Även den förlängning av besvärstiden, som kommittén har föreslagit, har praktiskt taget vunnit allmän anslutning i remissyttrandena. *RÅ* anser det välbetänkt att utsträcka möjligheten att anföras besvär till att omfatta ett år. En sådan ändring anses ägnad att avsevärt nedbringa antalet fall, då resningsinstitutet har måst anlitas. Även andra remissinstanser gör liknande uttalanden.

Några remissinstanser föreslår emellertid en längre tid för besvär än ett år. *JK* anser att det förtjänar övervägas om inte, i likhet med vad som gäller vid resning till den tilltalades förmån, särskild tidsfrist helt kan undvaras. Likartade synpunkter framförs av *hovrätten över Skåne och Blekinge* saml *rådhusrätten i Malmö*. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller att felaktiga strafförelägganden kanske oftast upptäcks i samband med statsåklagarnas inspektioner hos distriktsåklagarna. Det kan dröja mellan sådana inspektioner. *Länsstyrelsen* anser därför att det kan övervägas om inte praktiska skäl talar för att besvärstiden utsträcks till två år.

Andra remissinstanser hävdar däremot att ett år är en för lång besvärstid. *Stockholms rådhusrätt* uttalar sålunda att denna tid uppenbarligen är för lång och *hovrätten för Nedre Norrland* anser att det är tveksamt om besvärstiden bör sättas längre än som gäller för besvär över domvilla i 59 kap. 2 § rättegångsbalken eller sex månader. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* erinrar om att en tidsförlängning medför risker i bevishänseende och anser därför att besvärstiden bör behållas vid en månad.

Hovrätten för Nedre Norrland tar även upp frågan om grunderna för besvärstalan mot strafföreläggande. Hovrätten ifrågasätter, om inte möjlighet borde öppnas att efter besvär undanröja strafföreläggande inte bara, som nu är fallet, på grund av formella utan även på grund av materiella fel. Det kommer sannolikt att utfärdas ett avsevärt ökat antal felaktiga förelägganden genom att ordningsföreläggande införs och strafföreläggande utvidgas. Det föreligger bl. a. på grund härav ett uppenbart behov av att söka begränsa antalet resningsansökningar. Hovrätten anser därför att den berörda reformen bör övervägas även om den skulle innebära ett avsteg från den hävdvunna indelningen av de extraordinära rättsmedlen.

Departementschefen

Strafföreläggande skall enligt gällande rätt godkännas genom att den misstänkte personligen skriftligen förklarar, att han godkänner föreläggandet. Kommittén har föreslagit att strafföreläggande skall kunna g o d k ä n n a s g e n o m b e t a l n i n g i de fall då föreläggandet endast avser ett visst bötesbelopp och det alltså inte är fråga om förverkande eller annan sådan särskild rättsverkan. Remissinstanserna har med några undantag lämnat förslaget utan erinran.

I det föregående har jag intagit ståndpunkten att ordningsföreläggande bör kunna godkännas genom betalning. Även när det gäller strafföreläggande torde det för den enskilde vara praktiskt att kunna godkänna ett föreläggande enbart genom att betala böterna. Önskvärdheten av att få i huvudsak likformiga regler beträffande det ena och det andra institutet talar också till förmån för kommitténs förslag. Emellertid vill jag erinra om vad jag förut har sagt beträffande det angelägna i att det nya ordningsbots-

systemet i inledningsskedet provas i mindre skala så att man kan vinna och tillgodogöra sig erfarenheter. Detta gäller bl. a. frågan om godkännande genom betalning. Med hänsyn härtill anser jag, att ställning inte f. n. bör tas till kommitténs förslag i den nu aktuella frågan. Det bör tilläggas att frågan om godkännande av strafföreläggande genom betalning har samband med det vidare spörsmålet, om det allmänt bör öppnas möjlighet att godkänna strafföreläggande genom ombud. Detta spörsmål anser jag böra övervägas i senare sammanhang när närmare utredning härom föreligger.

Vad angår kommitténs förslag om vissa ändringar i reglerna om besvär över strafföreläggande vill jag i likhet med samtliga remissinstanser, som har uttalat sig i frågan, förorda att handläggningen av dessa besvärsmål flyttas från hovrätt till underrätt. En sådan ändring bör alltså genomföras.

Kommittén föreslår vidare en förlängning av besvärstiden vid strafföreläggande från en månad till ett år. Några remissorgan hävdar att tiden bör vara längre medan andra remissinstanser uttalar att den bör vara kortare än ett år. För egen del finner jag att kommitténs förslag är väl avvägt och jag anser därför att lagändring bör ske i enlighet härmed.

Eftersom besvärsförfarandet sålunda enligt min mening bör ankomma på underrätt, måste närmare övervägas vilka regler som bör gälla beträffande handläggningen i underrätten. Denna fråga kommer jag att behandla i specialmotiveringen.

I sammanhanget vill jag erinra om att besvärsproceduren vid ordningsbotssystemet föreslås anknyta till de besvärsregler som skall gälla för strafföreläggande.

På grund av vad jag nu har anfört beträffande besvärsförfarandet föreslår jag vissa ändringar i 59 kap. rättegångsbalken. Beträffande ändringsförslagens närmare utformning får jag hänvisa till specialmotiveringen.

Ensamdomarkompetensen i brottmål

Kommittén

Som bakgrund till sina överväganden rörande ensamdomarkompetensen i brottmål redovisar kommittén vad som har förekommit i lagstiftningssammanhang i denna fråga. Kommittén framhåller, att skiftande uppfattningar har kommit till uttryck i fråga om den lämpligaste avgränsningen av ensamdomares behörighet. Bl. a. erinras om vad första lagutskottet 1950 och 1958 uttalade om möjligheten att vidga ensamdomarkompetensen genom att vid utformningen av nya straffskalor ta hänsyn till de processuella konsekvenserna. Kommittén har med beaktande av bl. a. dessa synpunkter föreslagit att fängelsestraff inte längre skall ingå i straffskalan för vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen. Om detta

förslag genomförs, uppnås att sådana mål kan komma att handläggas av ensamdomare enligt de domförhållningsregler som f. n. gäller. Behörigheten för ensamdomaren påverkas emellertid inte enbart av straffskalan för det aktuella brottet. Rättegångsbalkens bestämmelser innebär att ensamdomare inte kan pröva ett åtal om det förekommer anledning att målsägande finns i målet. Detta medför att mål om vårdslöshet i trafik skulle kunna handläggas av ensamdomare endast när ovarsamheten inte har föranlett skador. Ensamdomare skulle däremot inte vara behörig, då exempelvis en kollision har inträffat. Det skulle inge vissa betänkligheter att dela upp denna typ av mål efter sådana grunder. Mål om trafikovarsamhet som inte har medfört skada, dvs. när fråga är om s. k. abstrakt fara, kan föranleda större svårigheter än de mål där skada följt. Dessa och även andra förhållanden anser kommittén motivera att frågan om ensamdomares behörighet tas upp till förnyad prövning. Övervägandena begränsas emellertid till mål om brott, för vilka stadgas endast böter, här kallade bötesmål.

Kommittén framhåller, att det under senare år särskilt i storstäderna har visat sig svårt att tillgodose domstolsväsendets behov av ett allt större antal därför lämpade nämndemän. Yrkesverksamma personer anser ofta att de inte kan förena ett sådant uppdrag med sitt ordinarie arbete. Problemet torde komma att skärpas alltmera och bli kännbart även på landsbygden. Rättssäkerheten tillgodoses under sådana förhållanden bäst, om ett mindre antal men väl kvalificerade nämndemän behöver anlitas. En kollegial domstolssammansättning bör inte användas i mål där sådan sammansättning inte är sakligt grundad.

Frågan om ensamdomarkompetensen bör vidare enligt kommittén bedömas med beaktande av att domstolarna tas i anspråk för en sådan massföreteelse som trafikmålen utgör. Det stora antalet sådana mål gör att organisationen måste göras så smidig som möjligt. Det är väsentligt lättare att smidigt anpassa organisationen efter arbetsmängden, om dessa mål kan handläggas av ensamdomare än om nämnd ovillkorligen måste medverka. Kostnadssynpunkter är också värda att beaktas i detta sammanhang. Arvodena till nämndemännen samt rese- och traktamentsersättningar blir inte oväsentliga om nämndemännen ofta måste anlitas. En nämndemans frånvaro från sitt ordinarie arbete måste även ses som en kostnadspost. Kommittén betonar dock i det sammanhanget att sparsamhetssynpunkter inte får väga så tungt, att man inte värnar om rättssäkerheten.

Det huvudsakliga skälet mot att vidga ensamdomarkompetensen har enligt kommittén tidigare varit, att flera domare ansetts böra medverka, när bevisvärdering kommer i fråga. Man har ansett att nämnden har goda förutsättningar för denna uppgift genom sin kännedom om människor, deras åskådningar och levnadsvanor. Bevisfrågorna i trafikmålen gäller emellertid ofta problem av körteknisk, fordonsteknisk eller trafikteknisk natur. En yrkesdomare får med åren en erfarenhet och utbildning, som ger

honom särskilda förutsättningar att objektivt granska ett sådant bevismaterial och utmönstra uppgifter som saknar betydelse.

Kommittén anser, att det är berättigat att ställa frågan om det inte från rättssäkerhetssynpunkt är fullt tillräckligt och även i övrigt lämpligt att mål om vårdslöshet i trafik får handläggas av ensamdomare. Detta medför inte att denna handlägningsform skall användas i alla sådana mål. De processuella bestämmelserna medger en kollegial domstolsform, då detta behövs. Starka skäl talar enligt kommittén för att mål om vårdslöshet i trafik i allmänhet bör handläggas av ensamdomare.

Kommittén behandlar även ensamdomarkompetensen mot bakgrunden av målsägandens ställning. Detta problem har berörts när ensamdomarkompetensen har diskuterats i lagstiftningssammanhang. De brott som enligt tidigare gällande bestämmelser har haft enbart böter i straffskalan har emellertid varit sådana, att det i allmänhet inte funnits någon målsägande. Det har därför ansetts vara av mindre vikt att ge ensamdomare behörighet i de fall då målsägande undantagsvis kunde förekomma. Om kommitténs förslag till ändrad straffskala i 1 § trafikbrottslagen genomförs, förändras dock läget. Brottsbalkens straffskalor har också medfört ett nytt läge. Denna lag stadgar endast bötesstraff för vissa brott vid vilka målsägande regelmässigt förekommer.

Det är enligt kommittén naturligt att de mål i vilka målsäganden inte för skadeståndstalan i första hand beaktas när man prövar frågan om att utvidga ensamdomarkompetensen. Den omständigheten att en målsägande eventuellt skulle ha kunnat yrka skadestånd ändrar inte i så hög grad karaktären av en ansvarstalan, att det motiverar en mer kvalificerad samsättning. Ensamdomare måste alltså i allt fall anses kompetent att handlägga bötesbrottmål, när yrkande om skadestånd inte framställs.

I frågan om ensamdomare bör kunna avgöra skadestandsfrågor gör kommittén en jämförelse med förhållandena i tvistemål. Ensamdomare kan i dessa fall under förberedelsen bl. a. meddela dom i anledning av talan om anspråk som har medgivits. Han har också behörighet att ensam hålla huvudförhandling i omedelbart samband med förberedelsen. I praxis utnyttjar man i stor utsträckning de möjligheter, som rättegångsbalken erbjuder att få tvistemål avgjorda genom ensamdomare. Flertalet tvistemål avgörs efter huvudförhandling inför ensamdomare. Förfarandet medger att tvistefrågor avgörs snabbt och effektivt, när de inte kräver att någon mera vidlyftig bevisning upptas. Detta har inte medfört några olägenheter från rättssäkerhetssynpunkt. Den erfarenhet som man har fått från tvistemålen utgör ett argument för att ensamdomare skall ha kompetens att avgöra skadestandsfrågor även i brottmål. Kommittén påpekar, att ett enskilt anspråk i anledning av brott inte alltid avgörs i samband med åtal för brottet. En målsägande kan alltså väcka sin talan enligt tvistemålsreglerna och vidare kan rätten, även om talan om enskilt anspråk har väckts i ett brottmål,

förordna att denna talan skall handläggas som särskilt mål i den ordning som gäller för tvistemål. Ensamdomare kan då vara behörig att pröva anspråket.

De avgöranden, som rätten träffar i frågor som rör enskilda anspråk i anledning av brott, är enligt vad kommittén påpekar ofta av enkel natur. Det kan i ett mycket stort antal fall inte ens sättas i fråga att inte ensamdomare skulle vara kompetent.

Starka skäl talar alltså enligt kommittén för att ensamdomare i viss utsträckning skall kunna handlägga skadestandsfrågor även i bötesmål. Man kan därvid fråga sig om ensamdomarens behörighet i sådant avseende bör begränsas på något sätt. 1951 års rättegångskommitté föreslog (SOU 1953: 26) att ensamdomare vid rådhusrätt skulle vara behörig att pröva enskilt anspråk i anledning av brott till belopp av högst 500 kr. men detta förslag vann inte gehör. En annan tänkbar lösning är att skadestandsfrågan får prövas av ensamdomare bara om frågan inte kräver särskild bevisning inför domstolen. Skriftlig men ej muntlig bevisning skulle eventuellt kunna medges. Enligt kommittén skulle dock en sådan ordning medföra svåra och konstlade avgränsningsproblem. Kommitténs slutsats blir att det bör överlämnas till domstolen att avgöra, om bevisningen är så vidlyftig att en kollegial domstolsform behövs. I sådant fall bör antingen hela målet handläggas i kollegial sammansättning eller också förordnande meddelas enligt 22 kap. 5 § rättegångsbalken. Någon av dessa vägar skall väljas, då rätten anser att skadestandsfrågan är av sådan art eller medför så omfattande bevisning, att den inte lämpligen bör handläggas av ensamdomare. Särskilt den omständigheten att svårare värderingsfrågor förekommer utgör ett skäl för att prövningen av skadestandsfrågan bör göras i en kollegial domstol. Ensamdomare bör vara behörig att med dessa begränsningar handlägga skadestandsfrågor i bötesmålen.

Det möter stora svårigheter att i en lagregel ange, när ett bötesmål på grund av särskilda förhållanden inte bör få handläggas av ensamdomare. Kommittén anser emellertid att det med förtroende kan överlämnas till domstolarna att avgöra vilken domstolssammansättning som skall användas i det särskilda fallet. Den lösning som eftersträvas, dvs. en för varje särskilt mål lämpad sammansättning, kan uppnås endast om domstolarna får valfrihet. En sådan avvägning görs f. n. i tvistemål, när rätten beslutar om ett mål skall kunna avgöras vid huvudförhandling i omedelbart samband med förberedelsen. Bevisning, som inte är vidlyftig, kan då upptas inför ensamdomare. Detta har inte inneburit några olägenheter från rättssäkerhetssynpunkt. Även i brottmål bör principen vara den, att domstolen skall ha en kollegial sammansättning, när målet är av vidlyftig beskaffenhet. Kommittén har utarbetat förslag till ändrad lydelse av 1 kap. 4 och 11 §§ rättegångsbalken.

Kommittén uttalar vidare att mål angående trafikovarsamhet i allmänhet inte bör handläggas av tingsnotarie.

Kommittéledamoten, häradshövdingen Fröding, som i princip ansluter sig till kommittéförslaget, anser, att utöver vad kommittén har föreslagit, även bör föreskrivas att nämnd skall medverka när det före huvudförhandlingen klarlagts, att den muntliga bevisningen i målet kommer att omfatta — utöver målsägandeförhör — förhör med minst två personer.

Remissyttrandena

Kommitténs förslag har föranlett många remissinstanser att *dels* uttala sig om förslaget i princip och med tanke på bötesmål i allmänhet, *dels* anlägga särskilda synpunkter på förslagets innebörd när det gäller mål om vårdslöshet i trafik.

Den principiella uppläggningsen i kommittéförslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i det alldeles övervägande antalet yttranden. Endast *Svea hovrätt*, *tre av nio ledamöter i Göteborgs rådhusrätt*, *en ledamot av styrelsen för Föreningen Sveriges stadsdomare* samt *Jämtlands länsavdelning av Föreningen Sveriges landsfiskaler* har avstyrkt förslaget.

Kommitténs förslag att ensamdomare i princip skall vara behörig att handlägga även frågor om *enskilda anspråk* i anledning av bötesbrott har nästan genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Bland de remissinstanser, som särskilt har yttrat sig i denna fråga, är bl. a. *Sveriges advokatsamfund*. Samfundet delar kommitténs uppfattning att det från rättssäkerhetssynpunkt inte kan invändas något mot att ensamdomare prövar skadeståndsfrågor. En lagfaren domare har lika goda förutsättningar att pröva en skadeståndsfråga ensam som tillsammans med ett fåtal nämndemän. I yttrandet påpekas även att ensamdomare har att i viss utsträckning pröva enskilda anspråk enligt rättegångsbalkens regler för civilmål. *Hovrätten för Övre Norrland* anser att den föreslagna vidgningen av kompetensen är välgrundad och att det torde saknas anledning att föreskriva någon begränsning av behörigheten till att avse visst högsta belopp eller anspråk som inte kräver särskild bevisning. *Föreningen Sveriges häradshövdingar* anser däremot att skäl att ge ensamdomare behörighet att pröva skadeståndstalan i bötesmål inte föreligger annat än om ensamdomarkompetensen utsträcks att omfatta vårdslöshet i trafik, något som föreningen inte förordar. Föreningen anser att ensamdomarkompetensen bör utsträckas endast till fall då målsägande visserligen finns men ej för någon talan om enskilt anspråk.

I fråga om betydelsen av *nämnds medverkan* vid bevisprövning i bötesmål har kommitténs förslag, att nämnd i allmänhet behöver delta bara då bevisningen är vidlyftig, mött erinringar från en del remiss-

instanser, däribland även sådana som i princip har tillstyrkt kommittéförslaget. *Hovrätten för Övre Norrland* framhåller att svåra bevisfrågor skall bedömas av flera domare även om bevisningen inte är vidlyftig. *Domstolskommittén* anser att frågan om den ena sammansättningen eller den andra skall användas bör få avgöras från fall till fall med hänsyn till målets svårhetsgrad och beskaffenhet i övrigt. Även flera andra remissinstanser, bl. a. *Stockholms rådhusrätt*, betonar att det är betydelsefullt att nämnd medverkar när svårare bevisfrågor avgörs.

Några remissorgan erinrar om att, sedan brottsbalken har genomförts, kommitténs förslag leder till att ensamdomare kan handlägga bl. a. mål om misshandel och vållande till annans död i fall då brotten är ringa. *Hovrätten för Övre Norrland*, *Stockholms rådhusrätt* och *minoriteten i Göteborgs rådhusrätt* fäster uppmärksamhet vid att vankliga bevisspörsmål kan föreligga i sådana mål.

Förslaget att prövningen huruvida nämnd bör medverka i bötesmål skall göras av rätten från fall till fall har föranlett särskilda uttalanden. Remissinstanserna godtar allmänt, att domstolarna själva skall göra denna prövning. *Hovrätten för Västra Sverige* framhåller emellertid, att detta innebär en ny princip. Denna bör enligt hovrätten inte prövas och genomföras från de begränsade utgångspunkter som ligger till grund för kommitténs uppdrag. Det finns anledning förmoda att skilda domare skulle bedöma behovet av nämnd olika och att det för allmänheten måste te sig egendomligt om praxis är växlande.

Kommitténs uttalande, att begränsningen i ensamdomarkompetensen i dessa fall inte bör bestämmas i lagtext, har i regel vunnit anslutning. *JK* betonar att det erbjuder stora svårigheter att närmare ange gränsen för ensamdomares behörighet i lagtext. Det innebär enligt *JK* en alltför stel och formell gräns att på det sätt som har föreslagits i en reservation till kommitténs förslag göra behörigheten beroende av det antal personer, som skall höras i målet. *Hovrätten för Övre Norrland* anser att ensamdomare bör användas i mera begränsad utsträckning än vad kommittén har tänkt sig. Kommitténs majoritet har utgått från att domstolarna även i framtiden skall ha frihet att avgöra vilken domstolssammansättning som skall användas i det enskilda fallet. Sådan frihet torde enligt hovrätten f. n. begagnas i ett avsevärt antal svårbedömda brottmål, där endast bötesstraff kan ifrågakomma. Dessa mål blir således handlagda med nämnd. Viss fara torde emellertid föreligga, att valfriheten särskilt när det rör trafikmål leder till att tillämpningen blir väsentligt olika vid skilda underrätter. Hovrätten anser emellertid, att den bästa lösningen är att överlämna åt domstolen att bestämma om sammansättningen i det särskilda fallet. Samtidigt betonar hovrätten, att det är av största vikt att domstolen följer den viktiga principen, att svåra bevisfrågor skall bedömas av flera domare. En erinran härom synes enligt hovrätten böra införas i motiven. Likartade syn-

punkter framför domstolskommittén. Även Föreningen Sveriges häradshövdingar anser att om kommitténs förslag skall genomföras frågan huruvida nämnd skall medverka inte bör avgöras efter något kriterium, som anges i lag.

En annan uppfattning har *Stockholms nämndemannaförening*, som anser att det klart skall framgå av lagtext, att domstolen eller ordföranden skall besluta att rätten skall ha en kollegial sammansättning när ett mål bedöms vara av vidlyftig beskaffenhet. *Stockholms rådhusrätt*, som delar reservantens uppfattning angående behovet av nämnds medverkan, anser också att en uttrycklig bestämmelse bör införas i rättegångsbalken, att nämnd skall medverka vid huvudförhandling i bötesmål, när sakens beskaffenhet, målets omfattning eller andra särskilda skäl föranleder det. Den av reservanten föreslagna gränsdragningen efter antalet förhörspersoner finner rådhusrätten däremot inte vara ändamålsenlig. *Hovrätten över Skåne och Blekinge*, *Föreningen Sveriges häradshövdingar* och *rådhusrätten i Malmö* anser att reservantens förslag inte är lämpligt.

Frågan om den föreslagna domförhållsregeln bör avse även mål om vårdslöshet i trafik har föranlett vissa meningsbrytningar.

Bland yttranden som i den delen innehåller tillstyrkanden kan nämnas följande. *JK* uttalar att praktiska skäl talar för att man i anslutning till att trafikmålen handläggning förenklas tar upp till prövning även spörsmålet om domstolens sammansättning i dessa mål. Några betänkligheter torde från rättssäkerhetssynpunkt inte behöva hysas mot att trafikmål, i vilka endast bötesstraff kan utmätas, i allmänhet avgörs av ensamdomare. Det bör gälla även om enskilt anspråk framställs i målet. Det bör emellertid enligt *JK* inte komma i fråga, att mål med mera omfattande bevisvärdering eller större skadeståndsanspråk avgörs av ensamdomare. *Hovrätten för Nedre Norrland* framhåller också att åtskilliga trafikmål otvivelaktigt är av sådan beskaffenhet att de kan avgöras på ett betryggande sätt utan att nämnd medverkar. *Stockholms nämndemannaförening* delar kommitténs uppfattning att en kollegial domstolssammansättning bör användas endast när detta är verkligen motiverat och att nämndens ställning inte får försvagas genom att den används i mål där dess medverkan inte är sakligt grundad. *Länsstyrelserna i Jämtlands och Kronobergs län* betonar att man genom ett system med ensamdomare i trafikmål kan vinna en snabbare och smidigare form för att handlägga dessa mål.

Flera remissinstanser — bland dem även en del som i princip tillstyrker kommitténs förslag — uttalar emellertid att nämnd bör medverka när det gäller mål angående vårdslöshet i trafik. *Föreningen Sveriges häradshövdingar* anser att nämndemännens medverkan i trafikmålen har stort värde, särskilt när bevisningen bedöms men även annars. De flesta nämndemän har numera körkort och många av dem är förtrogna med tekniska frågor,

som kan uppkomma i trafikmålen. Nämndens medverkan i de kontroversiella trafikovarsamhetsmålen är av stor betydelse för att bibehålla allmänhetens förtroende för våra domstolar. Den tilltalade har just i dessa mål ofta mycket svårt för att inse, att han har felat och att det utmätta straffet har varit befogat. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* framhåller, att värdet av att nämnden deltar ligger däri att den tvingar till en överläggning mellan ledamöter, som har olika utbildning och livserfarenhet. Medverkan av lek-män i de känsliga omdömesfrågor som uppkommer när 1 § trafikbrotts-lagen tillämpas är motiverad även av intresset att bibehålla ett allmänt för-trouende för rättsskipningen. *Göta hovrätt* uttalar, att det möjligen kan gö-ras gällande att det nu finns en del enklare trafikmål där nämnden har mindre betydelse. Hovrätten anser dock att det skulle innebära en alltför stor och i och för sig betänklig begränsning av nämndens roll vid dom-stolarna om alla trafikmålen, vilka alltså kan antas komma att motsvara en väsentlig del av underrätternas verksamhet, skulle helt undandras näm-n-den. Även *Svea hovrätt*, *hovrätten för Västra Sverige*, *länsstyrelsen i Malmö-hus län* och *Föreningen Sveriges landsfiskaler* samt ett par underremiss-instanser anser att nämnd alltid bör medverka i dessa mål.

Departementschefen

Enligt gällande regler är underrätt domför med en lagfaren domare utan nämnd i brottmål, om målet rör endast ansvar för brott för vilket inte är stadgat svårare straff än böter. En ytterligare förutsättning för att ensam-domare skall vara behörig är att i målet inte förekommer anledning att måls-ägande finns. Har skada uppkommit genom brottet, måste alltså nämnd delta i prövningen oberoende av om ersättningstalan förs i målet eller inte.

Genomförs förslaget att slopa fängelsestraffet i straffskalan för vårdslös-het i trafik, som inte är grov, kommer ensamdomares behörighetsområde i viss mån att vidgas även om gällande domförhållsregler inte ändras. Efter-som straffet för vårdslöshet i trafik kan bli enbart böter, faller mål om så-dant brott automatiskt under ensamdomares kompetens, om ovarsamheten inte har föranlett någon skada.

Jag har vidare föreslagit att åklagare skall få använda strafföreläggande även när målsägande finns men denne har förklarat att han inte ämnar föra talan om enskilt anspråk. Konsekvensen därav bör rimligen vara att även ensamdomares behörighet vidgas i motsvarande utsträckning, dvs. att förekomsten av målsägande inte tillmätts betydelse annat än när målsägan-den för talan eller biträder åtalet. Om så sker, skulle ensamdomare kunna pröva mål om vårdslöshet i trafik, i vilka skadeståndsyrkande inte har framställts. Som kommittén har framhållit skulle en sådan ändring få be-tydelse även utanför trafikmålen. I brottsbalken förekommer nämligen ett inte ringa antal brott, vilkas straffskalor innehåller endast böter men som

måste handläggas med nämnd f. n., eftersom målsägande kan finnas vid dessa brott. Som exempel kan nämnas ringa fall av misshandel (3:5), hemfridsbrott och olaga intrång (4:6), ringa fall av tillgrepp av fortskaffningsmedel (8:7) och åverkan (12:2).

Kommittén går emellertid ett steg längre och föreslår en lagändring som innebär att ensamdomares behörighet utsträcks till att i princip avse samtliga bötesmål — varmed avses mål om brott med endast böter i straffskalan — och att ensamdomare i sådana mål skall äga pröva även talan om enskilt anspråk. Kommittén förutsätter enligt uttryckligt uttalande i sin motivering att nämnd medverkar i bötesmålen, om bevisningen i det särskilda fallet är vidlyftig eller det föreligger andra särskilda skäl för att prövningen bör ankomma på domstol med flera ledamöter.

De nu angivna huvudprinciperna i kommitténs förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av nästan alla remissinstanser. Åtskilliga remissinstanser, som i princip ansluter sig till kommittéförslaget, gör dock en reservation av innebörd i huvudsak att behov av nämnds medverkan i särskilda fall föreligger oftare än vad kommittén har tänkt sig. Speciellt har framhållits värdet av nämnds medverkan vid bevisprövningen i mål om vårdslöshet i trafik. Synpunkter av denna innebörd har förts fram av bl. a. flertalet hovrätter, Föreningen Sveriges häradshövdingar och domstolskommittén. I allmänhet har därvid sagts att bevisvärdering är en så krävande uppgift att den i regel bör ankomma på domstol med flera ledamöter. Å andra sidan har de remissinstanser som närmast företräder allmänheten, dvs. trafikantorganisationerna, Sveriges advokatsamfund och försäkringsväsendet, inte haft några invändningar mot kommitténs förslag.

Frågan om domstolens sammansättning är utan tvivel av betydelse från rationaliseringssynpunkt. Det förekommer ett betydande antal brottmål vid underrätterna, i vilka ensamdomare inte är behörig trots att endast bötesstraff kan komma i fråga. Det skulle otvivelaktigt innebära besparingar för samhället, om en större del av dessa mål kunde handläggas utan nämnd. Förutom statsverkets kostnader, när nämndemän tas i anspråk, är att beakta intresset att nämndemännen inte i onödan skall behöva vara frånvarande från sin yrkes- eller näringsverksamhet.

Kommittéförslaget skall självfallet prövas också från andra synpunkter än med tanke på önskemålet om rationalisering. Rättssäkerhetssynpunkter måste ägnas samma uppmärksamhet nu som när förenklingsfrågor tidigare har varit under prövning. När det gäller frågan om rättens sammansättning är särskilt att beakta vilka synpunkter som talar för nämnds medverkan i mål av ena och andra slaget.

Jag anser därvid att den omständigheten, att målsägande förekommer i ett bötesmål, inte på ett sådant sätt förändrar målets karaktär att enbart detta förhållande kan motivera att det måste krävas att domstolen har flera ledamöter i samtliga bötesmål, där anledning förekommer att målsägande

finns. En annan sak som jag strax skall återkomma till är att det i vissa bötesmål, alldeles oavsett målsägandefrågan, kan finnas skäl som motiverar att nämnd medverkar.

Kommitténs förslag att ensamdomare skall kunna pröva även enskilda anspråk som framställs i bötesmål har praktiskt taget genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissorganen. För egen del vill jag framhålla att en sådan vidgad kompetens för ensamdomaren i bötesmålen ger honom en behörighet, som svarar mot den behörighet han redan har i tvistemålsprocessen. En mycket stor del av alla tvistemål avgörs av ensamdomare i omedelbart samband med förberedelsen. Detta har inte visat sig medföra några olägenheter från rättssäkerhetssynpunkt. Det finns inte anledning att anta att det skulle vara svårare för en ensamdomare att avgöra likartade frågor när de uppkommer i en brottmålsprocess.

Det spörsmål som jag nu har berört har ett visst samband med frågan om ett ställningstagande till kommittéförslaget berör de mera allmänna principerna för nämndens medverkan i domstolsprocessen. Detta spörsmål övervägs f. n. inom domstolskommittén. Det är följaktligen inte lämpligt att i detta sammanhang pröva nämndens ställning från mera principiella utgångspunkter. Den fråga det nu gäller är emellertid av mera begränsad räckvidd, nämligen spörsmålet i vilken utsträckning nämnd behöver medverka i bötesmålen, dvs. mål som vanligen är av förhållandevis enkel karaktär. Denna brottsgrupp är visserligen antalsmässigt betydande men med hänsyn till målens art kan det enligt min uppfattning inte göras gällande, att kommittéförslaget föregriper ett ställningstagande till de mera allmänna principerna. Det bör särskilt nämnas att domstolskommittén inte har haft någon erinran mot att det nu aktuella förslaget tas upp till prövning och att kommittén är i huvudsak positivt inställd till förslaget.

Vad jag hittills har anfört leder till att jag anser mig böra förorda att bestämmelserna om ensamdomares behörighet ges sådant innehåll, att det blir möjligt för ensamdomare att handlägga bötesmål även när målsägande finns och när enskilda anspråk framställs i sådana mål.

Avsikten är emellertid inte att bötesmålen undantagslöst skall handläggas utan nämnd.

Kommittén har utgått från att det skall ankomma på rätten att bedöma om ett visst bötesmål är av sådan särskild beskaffenhet att det kräver att nämnd skall medverka. Några riktlinjer för denna bedömning bör enligt kommittén inte föreskrivas i lag. Den föreslagna ordningen innebär alltså att innan ett bötesmål utsätts eller företas till förhandling rätten skall ta ställning till om det föreligger något särskilt förhållande som gör det motiverat att nämnd medverkar. Kommitténs uppfattning har i regel godtagits under remissbehandlingen.

För egen del vill jag ansluta mig till att frågan om nämnds medverkan i bötesmål löses på det sätt som har föreslagits. Några i lagtext eller på an-

nat sätt fixerade anvisningar om vilka omständigheter som skall beaktas när det gäller att avgöra om nämnd skall medverka i det ena och andra bötesmålet är enligt sakens natur svåra att ge. Redan f. n. gäller i och för sig att domaren kan, obunden av föreskrifter, avgöra om ett mål, som faller inom det nuvarande området för ensamdomarkompetensen, ändå bör handläggas med nämnd. På samma sätt bör man med ett vidsträcktare område för ensamdomarkompetensen kunna anförtro åt domaren att bedöma när nämnd bör medverka i ett bötesmål. Den vägledande principen bör därvid vara att nämnd bör medverka när i målet förekommer omfattande bevisvärdering eller målet oavsett detta är invecklat eller vidlyftigt. Är skadeståndsyrkande framställt och gäller det större belopp, som inte är medgivna, är detta också ett förhållande som kan påkalla nämnds medverkan vid målets prövning. Detsamma gäller när fråga är om sådan uppskattning av inträffad skada, som avses i 35 kap. 5 § rättegångsbalken. Bevisningen i mål om ansvar för vårdslöshet i trafik kan inte anses vara av så speciell karaktär, att för denna målkategori behöver gälla andra grundsatser än för övriga bötesmål.

Jag ansluter mig till trafikmålskommitténs ståndpunkt att mål om vårdslöshet i trafik i allmänhet inte bör handläggas av tingsnotarie. Liksom f. n. bör tingsnotarie få handlägga sådana mål endast efter förordnande av hovrätt. Det ankommer på Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser härom.

De reformer som jag föreslår i detta avsnitt föranleder ändring i 1 kap. 4 och 11 §§ rättegångsbalken.

Om möjligheterna till ytterligare processuella förenklingar i mindre brottmål

Kommittén

Kommittén konstaterar, att ett stort antal av de vid underrätterna avgjorda målen avser erkända brott, i vilkas straffskalor ingår både fängelse och böter men för vilka endast böter utdömts. I betänkandet redovisas vissa statistiska uppgifter som belyser detta (s. 103—104). Kommittén sätter i fråga om det är nödvändigt att ha domstolshandläggning i den utsträckning eller form som nu förekommer i mål av denna art.

Den muntliga handläggningsformens fördelar vid brottmålsens behandling framträder enligt kommittén huvudsakligen, när en verklig förhandling förekommer mellan två parter och rätten får döma på grundval av ett material som båda parterna har framlagt. Förhållandet blir väsentligt annorlunda, när den tilltalade endast formellt eller inte alls tar del i förhandlingen. Kommittén nämner som exempel att en tilltalad inställer sig personligen endast för att vid huvudförhandlingen erkänna gärningen och vitsorda åklagarens uppgifter eller att han låter ett ombud inställa sig för att

avge erkännandet. Kommittén anför vidare att mål av enkel beskaffenhet i praktiken ofta avgörs i den tilltalades frånvaro och på grundval av ett utom rätta avgivet erkännande. Bakgrunden härtill är ofta att rätten skriftligen meddelar den tilltalade att han, om han så önskar, kan sända in ett skriftligt erkännande och i så fall kan underlåta att inställa sig. Det lämnas således ett mer eller mindre formellt besked att det kommer att anses tillräckligt att den tilltalade erkänner skriftligen. Om sådant erkännande avges, brukar anses att målet kan prövas och avgöras utan hinder av den tilltalades utevaro. Grunden härför är att rätten enligt 46 kap. 15 § andra stycket rättegångsbalken får avgöra mål i den tilltalades frånvaro om det inte förekommer anledning att ådöma annan brottspåföljd än böter och saken anses kunna utredas nöjaktigt. I sammanhanget är även att märka att enligt 45 kap. 15 § andra stycket rättegångsbalken vite alltid skall föreläggas när den tilltalade kallas till huvudförhandling. Förelagt vite utdöms dock inte, när rätten finner sig kunna handlägga målet enligt 46 kap. 15 § andra stycket.

Kommittén anser, att de sålunda tillämpade förfarandena visar att det föreligger ett praktiskt behov av en form att avgöra vissa enklare brottmål utan att kravet på en verklig förhandling upprätthålls. Kommittén sätter samtidigt i fråga om det är lämpligt från rättssäkerhetssynpunkt att tillämpa 46 kap. 15 § andra stycket på det sätt som förekommer. Främst påpekas att den tilltalade, när han inte inställer sig personligen eller genom ett ombud som är insatt i sakförhållandena, inte har möjlighet att kontrollera de uppgifter som åklagaren lämnar. Domstolen är vidare inte skyldig att underrätta en tilltalad om domens innehåll. Om den tilltalade inte själv gör förfrågan härom hos domstolen, torde han få kännedom om straffet först när åtgärd vidtas för att verkställa domen och alltså tiden att överklaga domen har gått ut. Den misstänkte har därför i dessa fall svårt att bedöma konsekvenserna av att han erkänner. Förutom de erinringar från rättssäkerhetssynpunkt, som det anförda kan motivera, anser kommittén att den nämnda handläggningsordningen är onödigt omständlig.

Kommittén överväger huruvida domstols handläggning av vissa mindre allvarliga brottmål kan ersättas genom att man tillåter strafföreläggande i något vidgad utsträckning. Övervägandena tar sikte på sådana brott, som enligt straffskalan har ett högsta straff på sex månaders fängelse men för vilka endast bötesstraff är aktuellt i det särskilda fallet. Kommittén erinrar om att frågan om att i vidgad utsträckning använda strafföreläggande vid ett flertal tillfällen har övervägts i lagstiftningssammanhang och att riksdagen under 1950-talet vid tre tillfällen uttalat sig mot att vidga strafföreläggandeinstitutet till att avse brott, i vilkas straffskala ingår även fängelse. Bl. a. nämns att första lagutskottet när riksdagen behandlade frågan år 1958 särskilt framhöll, att man vid lagstiftningsarbetet på straffrättens område borde undersöka om det är möjligt att använda strafföreläggande i

större utsträckning genom att för flera brottstyper ha endast böter i straffskalan.

Efter att ha redovisat skäl som talar för och emot att använda straffföreläggandeinstitutet vid brott, där fängelse ingår i straffskalan (betänkandet s. 105—107), stannar kommittén för att avvisa tanken på en sådan vidgning. En av de synpunkter som åberopas för detta ställningstagande är att kommittén menar att för mål om brott av berört slag kan skapas en ny handläggningsform enligt riktlinjer som anges i det följande.

Kommittén tar i detta sammanhang också upp frågan om högre straff än 40 dagsböter bör kunna åläggas i straffföreläggande och om straffföreläggande bör kunna omfatta även normerade böter. Emellertid kommer kommittén även i den delen till slutsatsen att någon ändring inte bör ske.

Kommittén diskuterar i stället möjligheterna att skapa nya former för att handlägga mål om brott, vid vilka fängelse ingår i straffskalan men endast bötesstraff kommer i fråga i det särskilda fallet.

Efter överväganden, som närmare redovisas i betänkandet (s. 122—125), föreslår kommittén att en förenklad handläggning skall anordnas genom ett nytt institut, som betecknas stämningsföreläggande. Stämningsföreläggandet är avsett att utgöra en kombination av stämning i brottmål och straffföreläggande. Stämningsföreläggande innebär att åklagaren utfärdar ett föreläggande för den misstänkte att godkänna ett bötesstraff men också att att en brottmålsprocess vid domstol anses inledd genom stämning. Åtal anses väckt genom att stämningsföreläggandet delges med den misstänkte. Kommittén anser att rätten inte bör ta del av handlingarna innan den misstänkte har uttalat sin uppfattning om åklagarens föreläggande. Den misstänkte kan annars få uppfattningen att rätten har godtagit det straff som har förelagts. Åklagaren bör därför utfärda stämningsföreläggandet och även delge det med den misstänkte. Innan åklagaren utfärdar stämningsföreläggande skall han pröva om åtalet kan handläggas utan att den tilltalade iakttar personlig inställelse vid rätten. Sedan föreläggandet har delgivits med den misstänkte, skall denne inom viss tid ge till känna om han vill erkänna gärningen och godta det förelagda bötesstraffet och eventuella yrkanden om förverkande o. dyl. Om han godkänner föreläggandet, vilket även innebär att han inte påkallar förhandling vid rätten, skall han återställa föreläggandet till åklagaren. Denne skall omedelbart insända handlingarna till rätten. Därefter kan rätten antingen utan förhandling meddela dom i överensstämmelse med föreläggandet eller också, om den anser detta behövt, förordna att målet skall prövas vid huvudförhandling i vanlig ordning.

Om föreläggandet inte godkänns av den misstänkte, medför detta att målet skall prövas vid huvudförhandling. Enligt kommittén bör användningsområdet för stämningsföreläggande begränsas till brott, för vilka inte är stadgat svårare straff än fängelse sex månader. När böter till mycket

höga belopp kommer i fråga, anser kommittén dock att stämningsföreläggande inte bör användas. Däremot avses åklagaren kunna ta upp en målsägandes enskilda anspråk i föreläggandet.

Remissyttrandena

De synpunkter och förslag av kommittén som nu har redovisats har lett till ett mycket oenhetligt remissutfall.

En väsentligen positiv inställning till kommitténs förslag om införande av det nya institutet stämningsföreläggande har kommit till uttryck i en jämförelsevis stor andel av remissyttrandena. Bland de i huvudsak tillstyrkande remissinstanserna kan nämnas *Svea hovrätt, Göta hovrätt, hovrätten över Skåne och Blekinge, hovrätten för Västra Sverige, Stockholms rådhusrätt, statskontoret, utredningen rörande specialstraffrätten, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges stadsdomare (majoriteten), KAK, MHF, Motormännens riksförbund, Sveriges advokatsamfund och Trafikförsäkringsföreningen.*

Ett stort antal av styrkande remissinstanser förordar att behovet av en förenklad handläggning för de mindre brottmålen bör tillgodoses genom att vidga möjligheterna att använda strafföreläggande utöver vad kommittén har föreslagit. Denna uppfattning har kommit till uttryck i yttranden av bl. a. *RÅ, polisberedningen, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Sveriges juristförbund och rådhusrätten i Malmö.* Till denna kategori kan också hänföras *JK och hovrätten för Nedre Norrland*, vilka är benägna att återinföra ett system som innebär att strafföreläggande i vissa fall underställs domstols prövning. JK framhåller vidare att om det i större utsträckning förekommer brott, för vilka fängelse ingår i latituden men där domstolarna likväl så gott som undantagslöst utdömer böter, det bör övervägas att för dessa brott utforma särskilda straffskalor med enbart böter. Denna synpunkt anförs också av *rådhusrätten i Malmö.*

Vissa remissinstanser avstyrker förslaget om stämningsföreläggande utan att samtidigt föreslå andra förenklade handläggningsformer för den typ av mål, som är aktuell i detta sammanhang. Denna uppfattning kommer till uttryck i yttranden av bl. a. *hovrätten för Övre Norrland, Göteborgs rådhusrätt, domstolskommittén, svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafik-kommitté, minoriteten i styrelsen för Föreningens Sveriges stadsdomare och Föreningen Sveriges landsfiskaler.*

Föreningen Sveriges häradshövdingar, som också avstyrker förslaget, vitsordar att kommittén har givit en riktig skildring av det på flera håll tillämpade förfarandet att den tilltalade bereds tillfälle att avge skriftligt erkännande i enkla brottmål och därigenom slipper inställa sig. En sådan rättstillämpning har framtvingsats av praktiska skäl och har grundats på 46 kap. 15 § rättegångsbalken, som dock inte torde ha varit avsedd att

tillämpas så vidsträckt. Föreningen anser att man bör ändra rättegångsbalkens regler om kallelse till huvudförhandling så, att i erkända brottmål av enkel beskaffenhet den tilltalade får valrätt att inställa sig eller utebli. Om han uteblir, kan rätten pröva målet, när förutsättningar föreligger här för, men annars inställa förhandlingen och ge ovillkorlig viteskallelse till ny förhandling.

En del remissinstanser förordar, som har framgått, sådana *a l t e r n a t i v* till stämningsföreläggandet som kommittén har avvisat. Kommitténs avvisande av sådana alternativ har emellertid vunnit stöd från andra remissinstanser.

Sålunda har en del remissinstanser uttryckligen anslutit sig till kommitténs uppfattning att strafföreläggande inte bör användas, när fängelse ingår i straffskalan för ett brott. *Hovrätten för Nedre Norrland* delar kommitténs uppfattning, att domstol bör medverka i någon form vid brott av denna karaktär. Även *Svea hovrätt*, *hovrätten för Västra Sverige* och *statens trafiksäkerhetsråd* intar denna ståndpunkt. *Föreningen Sveriges landsfiskaler* anser också, att kommitténs överväganden i detta avseende i stora delar är riktiga.

Om det införs ett institut som innebär att en åklagare måste underställa rätten ett straffmättningsförslag, har flera remissinstanser antagit att åklagarna inte skulle använda detta förfarande. Synpunkter av sådan innebörd har anförts av bl. a. *RÅ*, *hovrätten för Övre Norrland*, *polisberedningen* och *Föreningen Sveriges stadsfiskaler*.

Med anledning av att kommittén har berört frågan om det *a n t a l* dagsböter som bör kunna föreläggas genom strafföreläggande har en del remissinstanser särskilt yttrat sig i den frågan. *Svea hovrätt* anser att det inte bör komma i fråga att ändra nu gällande regler. *Hovrätten för Västra Sverige* och *polisberedningen* uttalar samma uppfattning. *Hovrätten för Nedre Norrland* anser att den gällande gränsen vid 40 dagsböter kanske skulle kunna förskjutas något uppåt. *RÅ* förordar däremot att gränsen för antalet dagsböter höjs från 40 till förslagsvis 60.

Departementschefen

Av kommitténs förslag till processuella förenklingar har i tidigare avsnitt behandlats förslag om att införa ett ordningsbotssystem, att vidga användningen av parkeringsbotssystemet, att tillämpa strafföreläggandeinstitutet även i vissa fall när målsägande finns samt att vidga ensamdomar-kompetensen. Dessa förslag har i allt väsentligt vunnit god genklang hos remissinstanserna och jag har för egen del förordat ny eller ändrad lagstiftning i huvudsaklig överensstämmelse med dessa förslag.

När kommittén utöver de nu nämnda förslagen har förordat ytterligare ett steg i förenklande riktning — nämligen i fråga om formen för beivrande

av brott när tillämplig straffskala innehåller både böter och fängelse men endast böter kommer i fråga i det särskilda fallet — har inställningen hos remissinstanserna varit oenhetlig. Redan detta förhållande gör det motiverat att man inte på grundval av nu föreliggande material gör någon principiell ändring i gällande ordning.

Under remissbehandlingen har framställts ett par förslag i vissa särskilda frågor. Sålunda har RÅ föreslagit att åklagare skall få rätt att i strafföreläggande ta upp högst 60 dagsböter i stället för högst 40 dagsböter, som f. n. gäller. Detta förslag vill jag dock inte biträda.

Vidare har Föreningen Sveriges häradshövdingar tagit upp frågan om inte en viss uppmjukning bör ske av den föreskrift i 45 kap. 15 § rättegångsbalken som innebär att den tilltalade i kallelse till huvudförhandling undantagslöst skall kallas vid vite. Som redan har nämnts i avsnittet om gällande bestämmelser har önskemål i denna riktning tidigare förts fram vid några tillfällen. Jag anser att dessa önskemål i och för sig är förståeliga. Emellertid är åtskilliga synpunkter att beakta vid bedömningen av denna fråga, som — även om ändring önskas endast beträffande vissa mål som typiskt sett är bagatellartade — dock sammanhänger med vissa för vår rättegångsordning grundläggande principer. Jag anser att ytterligare överväganden behöver ske innan slutlig ställning kan tas i frågan.

Som framgår av det anförda är jag inte beredd att nu lägga fram några processrättsliga förslag utöver dem som jag har berört i det föregående. Emellertid vill jag samtidigt framhålla att jag är övertygad om att en vidare utveckling mot ökad effektivitet och bättre utnyttjande av rättsvårdens resurser kan ske utan avkall på rättssäkerhetskravet. Jag avser därför att ägna särskild uppmärksamhet åt frågan om fortsatt rationalisering inom rättsvården.

Specialmotivering till vissa av lagförslagen

I enlighet med vad som förut har anförts har förslag upprättats till lag om föreläggande av ordningsbot och till ändringar i parkeringsbotslagen, rättegångsbalken, trafikbrottslagen, vägtrafikförordningen och förordningen om mopeder. Förslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga* ¹. Specialmotiveringar finner jag behövliga endast när det gäller den föreslagna lagen om föreläggande av ordningsbot och vissa av förslagen till lagändringar. Eftersom förslaget till lagen om föreläggande av ordningsbot i vissa delar skiljer sig från kommitténs motsvarande lagförslag, torde sistnämnda förslag få biläggas som *bilaga* 2.

¹ Förslagen till ändringar i parkeringsbotslagen, trafikbrottslagen, vägtrafikförordningen och förordningen om mopeder har uteslutits i bilagan. De är likalydande med de förslag som är fogade vid propositionen frånsett en mindre ändring av redaktionell art.

Förslag till lag om föreläggande av ordningsbot

1 §.

I paragrafens första stycke har, i viss mån efter mönster av parkeringsbotslagen, angetts att Kungl. Maj:t äger förordna att de följande paragraferna i lagen skall äga tillämpning. Vidare fastslås den yttersta gränsen för lagens tillämpningsområde genom att det föreskrivs att Kungl. Maj:ts förordnande bara får avse brott, för vilket ej stadgas svårare straff än böter omedelbart i penningar. I likhet med vad som gäller beträffande strafföreläggande enligt 48 kap. 1 § rättegångsbalken har undantagits brott, som är belagda med normerade böter.

Om bemyndigande för Kungl. Maj:t meddelas med den omfattning som nu har angetts, bör detta självfallet anses inbegripa också den mera begränsade befogenheten att meddela förordnanden som avser vissa typer av förseelser som faller inom första paragrafens ram. Som jag har anfört i den allmänna motiveringen är också avsikten att en begränsning skall ske, när förordnande första gången meddelas. Därigenom kan uppnås att för stora krav inte ställs på dem som skall handha det nya förfarandet i ett inledningsskede. Utbildningen kan också bli enklare om förfarandet till att börja med inriktas på en begränsad och helst också homogen grupp av förseelser. Naturligen kommer i första hand vissa trafikförseelser i fråga.

I första styckets andra punkt har föreskrivits att Kungl. Maj:ts förordnande kan begränsas att avse visst eller vissa polisdistrikt. Denna bestämmelse har tillkommit med anledning av de i den allmänna motiveringen nämnda planerna på att i ett inledningsskede ha försöksverksamhet i ett antal polisdistrikt. Lokalt begränsade förordnanden är däremot inte avsedda att komma i fråga på längre sikt.

Enligt ett motivuttalande av kommittén bör ordningsföreläggande inte användas i fråga om förseelser, som inte hör under allmänt åtal, och ej heller när för allmänt åtal är stadgat särskilt villkor såsom tillstånd av myndighet eller angivelse av målsägande. Kommittén har emellertid inte ansett att detta behöver anges i lagtexten utan har förutsatt att Kungl. Maj:t kan beakta sådana förhållanden, när förordnande meddelas om lagens tillämpning.

För min del anser jag emellertid att det uttryckligen bör anges i lagtexten att lagen inte får tillämpas, om brott ej hör under allmänt åtal eller om särskilt villkor är stadgat för allmänt åtal. Därmed får man en anknytning till 20 kap. 3 § rättegångsbalken.

Användning av ordningsföreläggande bör vidare vara utesluten i vissa andra fall än dem jag förut har nämnt. Jag återkommer till detta under 2 och 3 §§. Jag vill här anmärka bara att dessa undantag är motiverade av omständigheterna i det särskilda fallet och av den anledningen inte bör tas

upp i förevarande paragraf, som är avsedd att ange mera allmängiltiga gränser för lagens tillämpningsområde.

2 §.

I denna paragraf behandlas innebörden av institutet föreläggande av ordningsbot och vidare frågan i vad mån föreläggande kan användas, när flera brott sammanträffar.

Institutet är avsett att vara ett straffprocessuellt institut utanför rättegångsbalkens ram. Det skall kunna träda i stället för åtal och det kan slutligt leda till att fråga om straffansvar blir rättskraftigt avgjord. Jag har ansett att det på något sätt bör komma till uttryck i lagtexten att institutet — för den begränsade kategori förseelser som är i fråga — har karaktären av ett alternativ till det i rättegångsbalken reglerade brottmålsförfarandet. Med hänsyn härtill har med anknytning till ordalagen i 20 kap. 1 § och 30 kap. 9 § rättegångsbalken i denna paragraf angetts att fråga om ansvar för ifrågavarande förseelser får upptas genom ordningsföreläggande.

Det förhållandet att ordningsföreläggande får ersätta åtal behöver inte särskilt anges, eftersom bestämmelsen i 20 kap. 6 § rättegångsbalken, som reglerar åklagares åtalsplikt, redan innehåller ett allmänt formulerat undantag. Detta innebär att skyldighet för åklagare att tala å brott, som hör under allmänt åtal, föreligger endast om annat inte är stadgat. Undantagsbestämmelsen äsyftar alla fall som är sådana att frågor om straffansvar får sin lösning på annat sätt än genom åtal och därpå följande domstolsprövning (jfr prop. 1964: 10 s. 135).

Vidare innehåller förevarande paragraf en närmare bestämning av vad föreläggande av ordningsbot innebär, nämligen att polisman till godkännande förelägger den misstänkte ett bötesstraff, fastställt enligt 4 §. Formuleringen är i viss mån hämtad från den grundläggande bestämmelsen rörande strafföreläggande (48 kap. 1 § första stycket rättegångsbalken). Skillnaden är att det är polisman och inte åklagare som utfärdar föreläggandet och att bötesstraffet måste fastställas enligt taxor, som tillkommer i viss ordning, och sålunda inte, som vid strafföreläggande, får bestämmas efter fri bedömning av den som utfärdar föreläggandet. Av avfattningen framgår att ordningsbot är ett bötesstraff. De allmänna reglerna om böter skall sålunda gälla i den mån annat inte föreskrivs (jämför under 10 §).

Med polisman avses sådan tjänsteman inom polisväsendet som anges i 7 § polisinstruktionen den 3 december 1965 (nr 686). I enlighet med kommitténs förslag har i lagen inte tagits upp närmare regler om vilka polismän som skall få behörighet att utfärda föreläggande. Denna fråga kan regleras i administrativ ordning. Jag vill erinra om att jag har anfört vissa synpunkter om behörighetsfrågan i den allmänna motiveringen.

Kommittéförslagets 3 § innehåller en regel som direkt ansluter till 48 kap. 1 § första stycket sista punkten och innebär följande. Om fråga är om flera

förseelser, får föreläggande inte utfärdas med mindre det sker gemensamt för alla förseelserna. I ett motivuttalande framhåller kommittén att det inte bör åligga den som utfärdar ordningsföreläggande att genom efterforskning i diarium eller på annat sätt närmare undersöka om vederbörande är misstänkt även för andra förseelser.

Jag delar kommitténs uppfattning i denna fråga. I andra stycket av förevarande paragraf har detta markerats så, att reglerna om gemensamt föreläggande behöver beaktas bara när fråga om flera brott föreligger vid ett och samma tillfälle. Detta tillfälle är, som torde framgå av avfattningen, den tidpunkt då det är aktuellt att utfärda föreläggande. När det i bestämmelsen sägs att det är »fråga om flera brott» innebär detta att det för polismannen skall vara känt att flera brott föreligger.

Vid sådant sammanträffande av förseelser får enligt det förslag som jag nu lägger fram föreläggande utfärdas endast om det omfattar alla förseelserna och upptar gemensam ordningsbot för dem. Detta innebär att ordningsföreläggande inte får utfärdas *dels* när ett eller flera av brotten inte omfattas av förordnande enligt 1 §, *dels* när hinder enligt 3 § föreligger beträffande något av brotten, *dels* när det gemensamma straffet — uträknat enligt sådana grunder som fastställs med stöd av 4 § — uppgår till belopp som överstiger maximigränsen för gemensam ordningsbot (jfr specialmotiveringen till 4 §).

3 §.

I denna paragraf har upptagits vissa omständigheter som föranleder att föreläggande inte får utfärdas (första stycket) eller inte bör utfärdas (andra stycket). Kommittéförslaget upptar inte några motsvarande bestämmelser.

Kommittén. I frågan huruvida oklarhet i skuldfråga eller rättsfråga bör utgöra hinder för utfärdande av ordningsföreläggande innebär kommitténs ståndpunkt följande. Innan polisman utfärdar ett föreläggande, har han att avgöra om det framgår av utredningen att en förseelse har begåtts. I allmänhet grundas bedömningen på de iakttagelser polismannen själv har gjort och på den misstänktes egna uppgifter. Är saken tvivelaktig från bevissynpunkt eller rättstillämpningssynpunkt, skall föreläggande inte utfärdas utan rapport lämnas i vanlig ordning.

Kommittén berör också brott som i det särskilda fallet kan föranleda ämbetsstraff. Ordningsföreläggande får enligt kommittén inte utfärdas, om den misstänkte är ämbetsman och genom sitt handlande kan anses ha åsidosatt sin tjänsteplikt (20 kap. 5 § brottsbalken) eller har visat sig uppenbarligen inte vara skickad att inneha sin befattning (20 kap. 8 § brottsbalken). Om den misstänkte är krigsman eller tjänsteman vid krigsmakten skall fråga om brott i vissa fall handläggas som militärt mål (3 § militära rättegångslagen den 30 juni 1948). I sådant fall får ordningsföreläggande

inte heller användas. Det bör enligt kommitténs mening ankomma på den centrala polisledningen att meddela föreskrifter som klargör detta för polis-männen.

Den omständigheten att anledning förekommer att målsägande finns bör enligt kommittén inte vara hinder för ordningsföreläggande. Kommittén åberopar till stöd härför vad den har anfört beträffande motsvarande fråga i samband med strafföreläggandeinstitutet. Vidare framhålls att det endast i undantagsfall förekommer att någon lider skada vid den typ av förseelser som kan bli aktuell inom ordningsföreläggandets tillämpningsområde. När skada har uppstått, exempelvis genom nedsmutsning vid förseelse enligt 46 § 1 mom. sista stycket vägtrafikförordningen, bör ordningsföreläggande inte användas, om frågan om ersättning inte är uppgjord. Kommittén anser att det bör ankomma på den centrala polisledningen att utfärda närmare anvisningar i frågan.

Det förhållandet att åtalsprövning i vissa fall är föreskriven bör enligt kommittén inte utgöra hinder för ordningsföreläggande. När sådan åtalsprövning är föreskriven, bör föreläggandet dock underställas åklagare. Kommittén syftar därvid särskilt på sådan åtalsprövning som föreskrivs i 57 § nykterhetsvårdslagen.

Kommittén uttalar vidare att det i vissa fall kan föreligga förhållanden som avviker från normalfallet. Eftersom den fastställda strafftaxan för varje förseelsetyp skall avpassas efter normalfallet, bör polismannen, när förhållandena i det särskilda fallet avviker från normalfallet, inte utfärda ordningsföreläggande utan avge rapport i vanlig ordning.

Remissyttrandena. *Föreningen Sveriges häradshövdingar* anser det vara en brist att lagtexten inte antyder att ordningsföreläggandet inte får utfärdas, när saken är tvivelaktig i fråga om bevisningen eller rättstillämpningen eller när den fastställda boten är för hög eller för låg. Föreningen delar kommitténs uppfattning att ordningsföreläggande inte bör användas, när skada har uppstått men frågan om skadestånd inte är uppgjord. En så viktig regel bör dock enligt föreningens mening framgå av lagtexten och inte bara av motiven. Även *hovrätten för Västra Sverige* och *polisberedningen* anser att frågan om målsägande bör regleras i lagtext. De anser att ordningsföreläggande inte bör användas, när förseelsen har orsakat skada.

Landsfogden i Stockholms län och *länsstyrelsen i samma län* sätter i fråga om inte lagen bör innehålla en föreskrift att föreläggande får utfärdas bara när den misstänktes rätta identitet har styrkts genom legitimation eller på annat betryggande sätt. Det är relativt vanligt att polismännen får falska uppgifter om namn m. m. av de misstänkta. En snabb handläggning på gatan genom ordningsföreläggande kan befaras öka omfattningen av sådana falska uppgifter. Godkänner någon ordningsföreläggande med falskt namn,

torde dessutom förfalskning föreligga. Sådan brottslighet kan motverkas, om krav på legitimation uppställs.

Statsåklagaren i Göteborg sätter i fråga, om man i tillämpningen behöver beakta reglerna om ämbetsbrott i 20 kap. brottsbalken annat än när det är uppenbart att en förseelse har begåtts under sådana omständigheter att detta kapitel är tillämpligt. Är detta fallet, bör ordningsföreläggande underlåtas.

Länsstyrelsen i Kristianstads län påpekar att åtal mot personer, som är intagna i ungdomsvårdsskolor eller vårdanstalter för alkoholmissbrukare, inte får äga rum utan att särskild åtalsprövning har verkställts av åklagare. I de flesta fall är det emellertid omöjligt för polisman att på platsen få reda på om det föreligger förhållande som föranleder sådan åtalsprövning. *Poliskammaren i Luleå* hävdar att hundratusentals personer årligen fälls till ansvar genom strafföreläggande eller dom utan att det dessförinnan har kontrollerats om det bort ske åtalsprövning enligt nykterhetsvårdslagen. Sannolikheten talar för att bestämmelsen har blivit åsidosatt i åtskilliga fall.

Departementschefen. Det kan svårligen positivt anges vilka förutsättningar i bevishänseende som skall föreligga för att ordningsföreläggande skall få utfärdas. Som kommittén har framhållit kommer bedömningen i allmänhet att grundas på polismannens egna iakttagelser och på den misstänktes egna uppgifter. Det måste dock också förutsättas fall då polismannen inte själv har bevitnat en förseelse men uppgifter härom kommer fram genom anmälningar från enskilda eller myndigheter eller på annat sätt. Genom sådant material, kompletterat i regel med uppgifter av den misstänkte, kan det bli klarlagt att en förseelse föreligger. Man måste emellertid räkna med att i praktiken högst skiftande förhållanden kan förekomma, när det gäller bevisläget och bevismaterialet. Det bör därför inte uppställas något krav på att enligt polismannens bedömning full bevisning måste föreligga för att föreläggande skall få utfärdas. Det vore f. ö. främmande att tänka sig att polismannen själv skulle pröva bevisvärdet av sina egna iakttagelser, om den misstänkte eller annan gör gällande att polismannen har misstagit sig. Inte heller anser jag att ett nödvändigt villkor för föreläggandes utfärdande skall vara att den misstänkte dessförinnan uttryckligen har erkänt gärningen. Jag har funnit det från praktiska synpunkter lämpligast att en föreskrift i frågan ges den utformningen, att föreläggande inte får utfärdas, om den misstänkte förnekar gärningen. En sådan föreskrift har därför upptagits som första punkt i denna paragraf.

Som ett ytterligare hinder för ordningsföreläggandes utfärdande har upptagits det fallet att det föreligger anledning anta att förseelsen bör föranleda ämbetsstraff eller disciplinstraff för krigsman. Praktisk betydelse torde denna föreskrift främst få i det av kommittén nämnda exemplet att

trafikförseelse har begåtts vid förande av militärt eller civilt tjänstefordon. Avgörande är enligt den föreslagna föreskriften om polismannen objektivt sett har haft anledning anta att fall av nu berörd art är för handen.

På motsvarande sätt har som hinder för ordningsföreläggande upptagits det fallet att det föreligger anledning anta att talan om enskilt anspråk kommer att föras. Som kommittén har framhållit, torde inte heller detta komma att bli något vanligt fall i praktiken. Om en förseelse har föranlett skada (t. ex. nedstänkta kläder vid förseelse mot 46 § 1 mom. sista stycket vägtrafikförordningen), får föreläggande dock utfärdas, om den förfördelade parten förklarar sig inte vilja framställa ersättningsanspråk eller om uppgörelse träffas om ersättningen.

Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen bör förverkande eller annan sådan särskild rättsverkan inte kunna upptas i ordningsföreläggande. Av 2 och 5 §§ följer att endast böter kan upptas i föreläggande. Om det i särskilt fall uppkommer fråga huruvida förseelsen bör föranleda förverkande, bör detta utgöra anledning att inte utfärda föreläggande utan rapport bör lämnas till åklagaren för prövning av fråga om åtal. Detta hör till de fall som åsyftas i paragrafens andra stycke. Jag vill emellertid erinra om att jag i den allmänna motiveringen har nämnt möjligheten att ordningsbotssystemet ev. kommer att utsträckas till tullverkets område. På det rättsområdet torde förverkandefrågan kunna bedömas annorlunda.

Med förevarande paragrafs andra stycke åsyftas också andra fall då polisman inte bör utfärda föreläggande utan hänskjuta saken till åklagares prövning. Ett sådant fall är att en viss företeelse klart avviker från vad som får anses vara normalfallet inom förseelsetypen. Jag har redan berört detta i den allmänna motiveringen med vissa exempel på förseelser som är klart allvarigare än det tänkta normalfallet. Det bör tilläggas att det kan vara motiverat att hänskjuta ett fall till åklagare också av den anledningen att sådana förmildrande omständigheter föreligger att ordningsboten enligt fastställd taxa framstår som för hög. Detta kan dock i vissa fall vara onödigt, nämligen om förseelsen är så obetydlig och klart ursäktlig att rapporteftergift är befogad.

När det gäller fall, där enligt gällande bestämmelser åklagare skall pröva huruvida allmänt åtal bör ske, vill jag först nämna att dessa bestämmelser rent formellt inte är tillämpliga på den form av beivrande som avses ske genom ordningsföreläggande. Detta institut är, som har nämnts, formellt fristående från åtalsinstitut. Sakliga skäl kan självfallet ändå tala för att förekomsten av bestämmelser om åtalsprövning bör medföra att föreläggande bör underlätas och saken hänskjutas till åklagare. Några sådana fall kan nämnas.

Åtalsprövning enligt lagen den 20 mars 1964 (nr 167) med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare lär regelmässigt kunna anses obehövlig, när det gäller sådana brott av utpräglad ordningskaraktär som kan

komma i fråga inom ordningsbotssystemets ram. Ett sådant brott som exempelvis paråkning på cykel är ett typexempel på fall som lämpar sig för ordningsföreläggande och detta brott begås säkerligen oftast av ungdomar. Den nämnda lagen bör dock inte lämnas obeaktad, eftersom dess tillämpningsområde i och för sig omfattar även brott, varå endast böter kan följa. Oavsett detta är det befogat att polismännen är särskilt försiktiga när det gäller föreläggande beträffande de allra yngsta lagöverträdarna. Det kan vara en viss risk att dessa inte inser innebörden av ett föreläggande. Det kan beträffande dem vara lämpligt att de får rådrudd på sätt som anges i 5 § andra stycket så att de kan rådfråga föräldrar eller annan vuxen.

Särskild åtalsprövning är enligt 69 § barnavårdslagen den 29 april 1960 (nr 97) föreskriven när den som har inskrivits vid ungdomsvårdsskola misstänks ha begått brott före utskrivningen. När det är aktuellt att utfärda ordningsföreläggande, kan vederbörande polisman oftast inte veta och inte heller få reda på om den unge är inskriven vid ungdomsvårdsskola. Enbart möjligheten att så är fallet anser jag inte böra utgöra anledning att underlåta att utfärda föreläggande. Om däremot den unge själv upplyser att han är inskriven vid ungdomsvårdsskola eller polismannen råkar känna till detta förhållande, bör föreläggande inte utfärdas utan rapport lämnas till åklagaren.

En likartad bestämmelse om åtalsprövning finns i 57 § nykterhetsvårdslagen. Denna har jag haft anledning att nämna redan i den allmänna motiveringen och i det sammanhanget angav jag den som ett skäl för att ordningsföreläggande f. n. inte bör användas beträffande fylleri. När det gäller andra brott, föreligger emellertid förhållanden som är väsentligen likartade med dem som jag nyss berörde i samband med 69 § barnavårdslagen och handläggningen bör därför ske efter samma riktlinjer som jag då förordade.

Det kan tilläggas att brottsbalkens bestämmelser om särskild åtalsprövning vid vissa brott inte kan få aktualitet inom ordningsbotssystemet, som ju kan avse bara mer bagatellartad brottslighet. Emellertid finns andra bestämmelser i brottsbalken, som här måste uppmärksammas. Jag åsyftar främst bestämmelserna i 34 kap. om vissa konkurrenssituationer (se särskilt 7 § andra stycket och 9 § andra stycket i detta kapitel). Det kan dock inte påräknas att inom ordningsbotssystemets ram kan bedömas om det föreligger sådan konkurrens som medför att särskild påföljd för förseelsen ej bör komma i fråga. Som allmän princip bör därför gälla att föreläggande inte bör utfärdas beträffande den som veterligen vårdas i fångvårdsanstalt men — t. ex. under permission — begår en ordningsförseelse. Sådana fall är dock så speciella att särskilda föreskrifter för dem inte bör upptas i den nu föreslagna lagstiftningen. De bör anses falla under 3 § andra stycket i den föreslagna lagen.

Under remissbehandlingen har väckts fråga om det inte bör krävas att

den misstänkte legitimerar sig innan ordningsföreläggande utfärdas. Denna synpunkt har visst fog för sig. I anledning därav vill jag framhålla att det måste anses åligga en polisman att förvissa sig om identiteten hos den som hörs som misstänkt för en förseelse. Detta gäller vare sig rapport upprättas eller föreläggande utfärdas. Behovet av legitimation synes dock särskilt framträdande när det gäller föreläggande. Framför allt är att beakta att om den misstänkte godkänner ett föreläggande genom att teckna annan existerande persons namn, den sistnämnde kan åsamkas kännbara olägenheter. Eftersom godkänt föreläggande är att betrakta som lagakraftvunnen dom (8 §), blir besvärstalan nödvändig för att föreläggandet skall undanröjas.

För att förebygga risker av nu berört slag torde rikspolisstyrelsen, när den utfärdar anvisningar beträffande det praktiska förfarandet (jfr under 10 §), böra särskilt understryka vikten av att polismannen förvissar sig om den misstänktes identitet.

4 §.

Denna paragraf reglerar hur ordningsbotstaxorna skall fastställas.

Föreskriften innebär att RÅ bestämmer de belopp som skall upptas som ordningsbot för olika förseelser. RÅ skall också bestämma grunderna för beräkningen av gemensam ordningsbot för flera förseelser. Därmed kan man erhålla önskvärd enhetlighet för hela landet. Kommittén har redovisat exempel på hur en böteskala kan uppställas. Exemplet innehåller också ett uppslag till hur en regel för beräkning av gemensam ordningsbot kan utformas. Jag anser mig inte böra kommentera exemplen, eftersom RÅ bör vara obunden när det gäller att finna de lämpligaste lösningarna. Jag vill dock göra ett påpekande. Med hänsyn till att enligt 5 § i det nu framlagda förslaget tillämpliga lagrum inte skall behöva antecknas i ordningsföreläggandet, bör lämpligen de av RÅ utfärdade handlingarna med ordningsbotstaxor innehålla uppgifter härom. Därmed blir det möjligt för en misstänkt, som önskar det, att skaffa sig upplysning om vilka lagrum som är tillämpliga beträffande den i föreläggandet beskrivna förseelsen.

Enligt andra stycket i den föreslagna paragrafen skall RÅ ha möjlighet att uppdra åt statsåklagare att fastställa ordningsbot. Detta kan vara lämpligt när det gäller lokala föreskrifter som betingas av speciella förhållanden i viss eller vissa orter. Statsåklagaren bör i sådana fall bestämma ordningsboten så, att den harmonierar med de belopp som RÅ bestämmer för likartade förseelser.

Under remissbehandlingen har framförts synpunkter av innebörd att RÅ före bestämmande av beloppen bör samråda med företrädare för polisen och beakta domstolarnas straffmättningspraxis. Det torde kunna förutsättas att så sker utan att uttryckliga föreskrifter meddelas härom.

Enligt 25 kap. brottsbalken är minsta belopp för penningböter 10 kr.,

om annat inte är föreskrivet, och högsta belopp 500 kr. eller som gemensamt straff 1 000 kr. Dessa bestämmelser ger de yttersta gränserna för de bötesbelopp som kan komma i fråga inom ordningsbotssystemets område. Som jag har betonat i den allmänna motiveringen bör det nya förfarandet införas med stor försiktighet. Det bör framhållas att Kungl. Maj:t med stöd av 10 § kan meddela föreskrifter om lägre maximibelopp. Överväganden härom kommer också att ske och för min del är jag av den uppfattningen att man särskilt i inledningsskedet bör röra sig med belopp som ligger väsentligt lägre än brottsbalkens maximigränser.

5 §.

I denna paragraf anges vad föreläggande skall innehålla. Av andra stycket framgår dessutom vissa grundsatser beträffande frågan när den misstänkte bör få tillfälle att ta ställning till ett föreläggande senare än i samband med föreläggandets utfärdande. I kommittéförslaget motsvaras första stycket av 4 § och andra stycket av 6 §.

Första stycket

Kommittén. Första styckets bestämmelser om ordningsföreläggandets innehåll överensstämmer nästan helt med den föreskrift om straffföreläggandes innehåll som finns i 48 kap. 2 § rättegångsbalken. Förslaget innehåller emellertid ingen bestämmelse om att tillämpligt lagrum skall anges och förslaget avviker alltså på den punkten från föreskrifterna om straffföreläggande. Det väsentliga för den misstänkte är enligt kommittén att förseelsen beskrivs på sådant sätt att det klart framgår vad som avses med föreläggandet. Paragrafangivelser ger inte någon större ledning för lekmannen utan kan tvärtom verka förbryllande, när det blir fråga om en uppräknings av ett flertal paragrafer som är tillämpliga beträffande förseelsen. Om två förseelser sammanträffar, kan läget bli ännu mera komplicerat. När en polisman utfärdar föreläggande i samband med förseelsen, blir det tidsödande att ange paragraferna. Kungl. Maj:t bör uppdraga åt RÅ och åt statsåklagare, som får fastställa bötesstraff, att utfärda närmare anvisningar om hur en förseelse skall beskrivas i föreläggandet. Rättstillämpningen bör emellertid inte bindas av några absoluta föreskrifter. Det väsentliga är att förseelsen blir kännetecknad på tillfredsställande sätt i föreläggandet. Exakt paragrafangivelse kan erhållas exempelvis genom hänvisning till en kodförteckning som RÅ utfärdar.

Ordningsföreläggande bör enligt kommitténs uppfattning utfärdas på blanketter och dessa bör om möjligt vara enhetliga för hela landet. De speciella förhållandena i storstäderna kan motivera lokala avvikelser. Kommittén föreslår att blankett till ordningsföreläggande skall godkännas av RÅ.

Remissyttrandena. Hovrätten för Nedre Norrland betonar vikten av att entydig beskrivning av förseelserna görs i ordningsföreläggandena. Annars kan svårigheter uppstå, när man skall bedöma vad som har blivit rättskraftigt avgjort genom föreläggande. Liknande uttalande gör *länsstyrelsen i Västmanlands län*.

Departementschefen. Det faller sig naturligt att en bestämmelse om vilka uppgifter ett ordningsföreläggande skall innehålla anknyter till motsvarande föreskrift beträffande strafföreläggande. Första stycket har utformats i enlighet härmed och på grundval av de skäl som kommittén har anfört.

Givetvis skall blanketter för ordningsföreläggande utformas, varvid i varje fall de vanligaste förseelsetyperna kan anges genom förtryck i blanketttexten. Om Kungl. Maj:t i tillämpningsföreskrifter bestämmer att formulär för sådana blanketter måste vara godkända av RÅ, behöver man inte befara att beskrivningarna av skilda förseelser blir oenhetliga eller oklara. Ett oeftergivligt krav måste vara att förseelserna beskrivs så, att beskrivningarna blir förståeliga för de misstänkta som skall ta del av dem. Därmed tillgodoses också de synpunkter som har anförts under remissbehandlingen.

Jag vill erinra om vad jag i specialmotiveringen till 4 § har uttalat om det lämpliga i att lagrum anges i de av RÅ utfärdade handlingarna med ordningsbotstaxor. Sker detta, kan den enskilde av dessa handlingarna inhämta vilka lagrum som svarar mot de i föreläggandet upptagna brottsrubriceringarna.

A n d r a s t y c k e t

När föreläggande utfärdas, skall den misstänkte få tillfälle att ta del av det. En sådan ordning är så självklar att den inte behöver komma till uttryck i lagtexten, något som ej heller har skett i 48 kap. rättegångsbalken. Det förhållandet att den misstänkte på detta sätt får ta del av föreläggandet innebär dock inte att polismannen därmed har avhämt sig dispositionsrätten över handlingen. Vill den misstänkte inte godkänna föreläggandet vid tillfället, är polismannen alltså berättigad att ta tillbaka handlingen, liksom han självfallet skall ha den tillbaka om skriftligt godkännande sker vid samma tillfälle.

I den allmänna motiveringen har jag på där angivna skäl uttalat att normalfallet bör vara en omedelbar handläggning, när polismannen sammanträffar med den misstänkte, dvs. oftast i samband med att förseelsen uppdragas. Genom en sådan huvudregel uppnår man också att skriftligt godkännande kommer att bli den vanligaste formen för godkännande, vilket jag anser önskvärt.

Att ett omedelbart och skriftligt godkännande i första hand bör komma i fråga kommer i lagtexten indirekt till uttryck genom att i andra stycket har föreskrivits, att särskilda förutsättningar måste föreligga för att polismannen skall få tillställa den misstänkte föreläggandet. Med uttrycket tillställa avser jag att markera att polismannen avhänder sig den dispositionsrätt över handlingen, som han enligt vad jag nyss uttalade måste anses ha så länge han endast bereder den misstänkte tillfälle att ta del av föreläggandet. Om den misstänkte tillställs föreläggandet, innebär detta alltså att den misstänkte får disponera över det.

Den misstänkte bör av självklara skäl tillställas föreläggandet, om detta utfärdas i hans frånvaro, exempelvis därför att utredningen fullbordas vid en tidpunkt då den misstänkte inte är tillstädes. Någon närmare föreskrift om hur föreläggandet i sådant fall bör tillställas den misstänkte anser jag inte behövlig. Översändande med tjänstebrev bör vara tillräckligt.

I vissa fall kan en misstänkt, som är närvarande när föreläggandet utfärdas, ha ett verkligt behov av att få rådru. Jag har förut nämnt exemplet att den misstänkte är mycket ung och därför bör få tillfälle att rådfråga föräldrar eller andra. Även annars kan särskilda omständigheter göra det befogat att en misstänkt får tid på sig att ta ställning till föreläggandet.

När föreläggandet tillställs den misstänkte, skall det vara försett med anteckning om viss tid, inom vilken föreläggandet senast skall vara godkänt, samt upplysning att åtal kan äga rum, om det inte godkänns inom förelagd tid. I stort sett svarar denna föreskrift mot 48 kap. 3 § andra stycket rättegångsbalken. Att tid utsätts får enligt 7 § den verkan att frågan om ansvar för brottet inte på nytt får upptas förrän den utsatta tiden har gått ut. Tiden bör anges löpa från dagen för föreläggandets utfärdande.

Om ett ordningsföreläggande inte godkänns omedelbart vid utfärdandet och det inte föreligger sådana omständigheter att polismannen enligt andra stycket får tillställa den misstänkte föreläggandet, förfaller frågan om fortsatt förfarande enligt denna lag. Polismannen har då att avge rapport i vanlig ordning.

Vad jag nu har behandlat avser hanteringen av originalföreläggandet. Genom blankettekniska lösningar kan tillses att den misstänkte, när så är behövligt, får kopia av föreläggandet för egen räkning.

6 §.

Denna paragraf innehåller föreskrifter om formerna för godkännande.

Som huvudregel föreslås att godkännande skall ske skriftligen på föreläggandet. Bestämmelsen är utformad i huvudsaklig överensstämmelse med 48 kap. 3 § första stycket rättegångsbalken. Det får anses ligga i sakens natur att det skriftliga godkännandet är utan verkan om det godkända föreläggandet inte återställs till vederbörande polismyndighet.

I den allmänna motiveringen har jag i princip anslutit mig till kommit-

téns förslag att om betalning sker utan att den misstänkte återställt skriftligen godkänt föreläggande, betalningen skall anses som godkännande.

Några remissinstanser har påpekat att det finns viss risk att godkännande genom betalning kan komma att göras av annan än den misstänkte utan dennes vetskap och kanske mot hans vilja. Det torde emellertid kunna antas att denna risk kommer att bli obetydlig. Besvärsinstitutet gör det möjligt att få rättelse till stånd.

Som kommittén har framhållit, kan det tänkas att den misstänkte i samband med betalningen framhåller att han inte erkänner förseelsen men att han trots detta betalar böterna. I lagtexten har med anledning härav angetts att betalningen i sådant fall inte skall anses som godkännande.

7 §.

I paragrafen anges att i vissa fall utfärdande av föreläggande medför hinder att beivra förseelsen genom annan åtgärd. Vidare behandlas situationen när föreläggande godkänns för sent.

I 4 § lagen om parkeringsbot föreskrivs att åtal ej får äga rum, om anmaning att betala sådan bot har blivit meddelad. Betalas inte botten inom förelagd tid, utgör anmaningen inte längre hinder för åtal. Vidare föreskrivs i samma paragraf att betalning, som sker efter delgivning av stämning eller av strafföreläggande, är utan verkan.

Enligt 45 kap. 1 § tredje stycket rättegångsbalken gäller att nytt åtal inte får väckas mot den tilltalade för gärning, för vilken han redan står under åtal.

Samma principer som ligger till grund för dessa bestämmelser bör gälla även vid ordningsbotssystemet. Grundsatserna beträffande s. k. lis pendens bör alltså iakttas också när det gäller det nya institutet. Detta innebär att det bör tillses att den enskilde inte skall råka ut för att två straffprocessuella förfaranden samtidigt kommer att pågå mot honom för en och samma gärning.

Ordningsbotssystemet är emellertid anordnat så, att det i regel inte skall bli fråga om att en sorts straffprocess skulle pågå ens kortare tid. Frågan om lis pendens blir inte aktuell om föreläggandet godkänns omedelbart i samband med utfärdandet, eftersom det då enligt 8 § i förslaget omedelbart gäller som lagakraftvunnen dom. Motsvarande blir förhållandet när ett föreläggande inte godkänns omedelbart men inte heller enligt 5 § andra stycket får tillställas den misstänkte. Som jag förut har framhållit förfaller då frågan om fortsatt förfarande enligt denna lag.

Emellertid kan förfarandet enligt lagen få en viss varaktighet i det fallet att föreläggandet enligt 5 § andra stycket tillställs den misstänkte med angivande av viss tid för godkännande. Det är följaktligen bara med tanke på detta fall som det blir behövt med en särskild bestämmelse, som säkerställer att fråga om ansvar för förseelsen inte upptas på nytt medan ord-

ningsföreläggandeförfarandet pågår. Första stycket av förevarande paragraf har utformats i enlighet härmed. Det bör anses innebära hinder även för utfärdande av anmaning att betala parkeringsbot.

Även om förfarandet är att anse som avbrutet i och med att den förelagda tiden har gått ut, kan det förekomma att godkännande kommer in efter denna tidpunkt. Starka praktiska skäl talar för att ett sålunda för sent inkommet godkännande tillmäts rättsverkan. Denna ståndpunkt intogs också vid utformningen av 4 § lagen om parkeringsbot. Dock sattes där den gränsen att betalning, som sker efter delgivning av stämning eller av straffföreläggande, är utan verkan. Jag har ansett att inom ordningsbotssystemet bör väljas samma lösning som i parkeringsbotslagen. Andra stycket har därför utformats i överensstämmelse med 4 § sista punkten parkeringsbotslagen.

8 §.

Bestämmelsen i denna paragraf har motsvarighet i 48 kap. 4 § rättegångsbalken.

9 §.

Enligt denna paragraf skall besvär över godkänt ordningsföreläggande kunna anföras under samma förutsättningar som gäller i fråga om straffföreläggande.

Eftersom godkänt ordningsföreläggande enligt 8 § gäller som lagakraftvunnen dom, kan överklagande ske bara i extraordinär väg. Bestämmelserna i 59 kap. 5—7 §§ rättegångsbalken, som avser besvär över godkänt straffföreläggande, föreslås bli tillämpliga även i fråga om ordningsföreläggande. Beträffande mitt förslag till vissa ändringar i 59 kap. får jag hänvisa till vad som anförs i specialmotiveringen till det ändringsförslaget.

Eftersom nu förevarande lag är parallell med rättegångsbalken torde uttryckligen böra anges att allmän åklagare är den misstänktes motpart i mål om besvär över ordningsföreläggande. Bestämmelser om vilken åklagare som skall uppträda som motpart kan meddelas av Kungl. Maj:t med stöd av 10 §.

Bifall till besvär över ordningsföreläggande kommer alltid att innebära att föreläggandet undanröjs. Åklagaren kan sedan väcka åtal i vanlig ordning. Enligt 59 kap. 5 § rättegångsbalken får då inte för samma gärning dömas till eller föreläggas svårare straff än det ursprungliga föreläggandet innehöll.

10 §.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av lagen kommer att behövas i flera hänseenden. Jag har redan nämnt några (se under 3 och 9 §§). Som ytterligare exempel kan nämnas att — liksom efter dom i brottmål —

underrättelser skall sändas till olika myndigheter i vissa fall och att frågor om förvaring av godkända förelägganden och andra handläggningsdetaljer behöver lösas. I behörighetsfrågor behövs också närmare bestämmelser.

Förutom av Kungl. Maj:t bör tillämpningsföreskrifter kunna utfärdas av t. ex. RÅ och rikspolisstyrelsen.

I fråga om indrivning och redovisning av ordningsbot kommer att föreligga behov av närmare bestämmelser. Liksom i allmänhet gäller i fråga om böter ankommer det på Kungl. Maj:t att utfärda sådana bestämmelser. I prop. 1964: 10 (s. 195—196) anges vissa grundsatser beträffande kronofogdemyndighets förfarande, när flera bötesstraff förekommer till indrivning samtidigt. I huvudsak innebär dessa grundsatser att kronofogdemyndighet då skall avräkna gjord inbetalning på det äldsta bötesstraff som föreligger till indrivning. Föreskrift i ämnet återfinns i 6 § 4 mom. förordningen den 14 december 1917 (nr 915, senaste lydelse se 1964: 860) angående indrivning och redovisning av böter. I det nya ordningsbotssystemet får förutsättas att betalning av förelagd ordningsbot ofta kommer att ske i nära anslutning till att föreläggandet utfärdas och alltså innan ordningsboten föreligger till indrivning hos kronofogdemyndighet. För sådana fall bör inte gälla avräkningsregler som svarar mot nyssnämnda författningsrum utan betalningen bör avräknas på ordningsboten i det föreläggande som har föranlett betalningen.

Förslag till lag angående ändring i parkeringsbotslagen

1 §.

I den allmänna motiveringen har jag förordat, att Kungl. Maj:t skall bemyndigas att bestämma vilka parkeringsförseelser som får beivras med stöd av parkeringsbotslagen. I enlighet härmed har första stycket i den föreslagna paragrafen utformats. Genom den ändrade formuleringen har markerats att Kungl. Maj:ts förordnande skall ta sikte på överträdelse av *vissa* föreskrifter rörande parkering m. m.

Frågan om tillämpningsområdet i geografiskt hänseende har upptagits i ett nytt andra stycke. I detta har angetts att Kungl. Maj:t beslutar i vilka polisdistrikt eller delar av polisdistrikt som förordnande enligt första stycket skall gälla. I överensstämmelse med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen har vidare i samma stycke intagits föreskrift att efter Kungl. Maj:ts bemyndigande sådant beslut får meddelas av rikspolisstyrelsen. Eftersom RÅ enligt förslaget under 2 § avses få till uppgift att fastställa parkeringsbotens storlek, har det ansetts lämpligt att i 1 § ange att rikspolisstyrelsen skall höra RÅ före sina beslut om utsträckande av lagens tillämpningsområde i geografiskt hänseende.

En ändring av 1 § i enlighet med vad som nu har föreslagits kommer

att ge anledning till jämkning i 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen. De typer av parkeringsförseelser som kommer att omfattas av Kungl. Maj:ts förordnande enligt 1 § första stycket lagen om parkeringsbot i dess nu föreslagna lydelse bör undantas från gällande underrättelseskyldighet till körkortsregister.

2 §.

Kommittén har föreslagit att det i princip skall ankomma på RÅ att fastställa parkeringsbotens storlek. Detta förslag har praktiskt taget genomgående lämnats utan erinran vid remissbehandlingen. En sådan ändring korresponderar väl med att RÅ enligt vad jag tidigare har föreslagit i regel skall fastställa de belopp som skall få tas upp i föreläggande av ordningsbot. Jag förordar därför en sådan ändring som nu har berörts. Enligt den föreslagna lagen om föreläggande av ordningsbot skall RÅ, om särskilda skäl föreligger, kunna delegera rätten att bestämma ordningsbot för vissa förseelser. Behov av motsvarande ordning torde inte föreligga i fråga om parkeringsbot. Jag lägger därför inte fram något förslag om sådan delegationsrätt för RÅ.

Som har framhållits under remissbehandlingen kan det i en del orter, framför allt i de största städerna, föreligga sådana förhållanden att det är motiverat med en särskild bot med belopp som avviker från den som gäller i andra orter. RÅ bör anses berättigad att fastställa sådan särskild bot för förseelser i visst eller vissa polisdistrikt. Vidare bör det vara möjligt att för vissa typer av parkeringsförseelser fastställa andra belopp än för övriga typer. Uttrycklig föreskrift i dessa frågor anser jag inte behövlig.

Slutligen synes lämpligt att göra en sådan ändring i lagtexten att minimibeloppet för parkeringsbot höjs från 5 till 10 kr. så att man får överensstämmelse med bötesminimum i brottsbalken.

I lagförslaget har paragrafen ändrats i enlighet med det anförda.

3 §.

I *andra stycket* av paragrafen behandlas frågan om behörighet för trafikövervakare, som inte är polisman, att meddela anmaning att betala parkeringsbot. Det förutsätts härvid enligt lagtexten att medgivande att ombesörja trafikövervakningen på detta sätt har lämnats av Kungl. Maj:t.

Systemet med särskilda trafikövervakare tillkom genom lagen den 31 maj 1957 (nr 258) angående ändrad lydelse av 18 § lagen om polisväsendet i riket. Genom denna lagändring bemyndigades Kungl. Maj:t att för visst polisdistrikt medge, att särskilda med trafikövervakningen sammanhängande polisuppgifter av enklare beskaffenhet fick ombesörjas i annan ordning än som föreskrevs i polislagen. Dessa bestämmelser ersattes i samband med polisväsendets förstatligande av bestämmelser i lagen den 29 maj 1964 (nr 321) om kommunal trafikövervakning. Enligt denna lag kan

Kungl. Maj:t under vissa förutsättningar förordna att kommun skall övervaka efterlevnaden av föreskrifter om parkering och annan uppställning samt stannande av fordon. Denna uppgift fullgörs av de kommunalt anställda trafikövervakarna.

Inom departementsutredningen pågår arbete med att decentralisera olika uppgifter, som nu tillkommer Kungl. Maj:t. Därvid övervägs bl. a. frågan om att delegera Kungl. Maj:ts beslutanderätt enligt lagen om kommunal trafikövervakning. Oavsett hur denna fråga kommer att lösas synes det lämpligt att i förevarande sammanhang vidta sådan redaktionell jämkning i parkeringsbotslagen att denna lag inte på nytt behöver ändras för det fall att Kungl. Maj:ts tidigare berörda beslutanderätt skulle komma att delegeras. För parkeringsbotslagens del medför en sådan jämkning inte någon saklig förändring.

Enligt *tredje stycket* i paragrafen skall inbetalning av parkeringsbot ske till myndighet, som har att indriva böter, eller annan myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

Kommittén har föreslagit att beslutanderätten i denna rent praktiska fråga skall delegeras till underordnad myndighet, lämpligen riksrevisionsverket. Under remissbehandlingen har inga invändningar riktats mot förslaget.

Även jag ansluter mig till förslaget. Vidare anser jag att det inte föreligger behov av att i lagen ha bestämmelse om att inbetalning av parkeringsbot skall ske till myndighet, som har att indriva böter, i de fall då Kungl. Maj:t ej bestämt att annan myndighet skall motta sådan betalning. Den nuvarande bestämmelsen härom kan alltså utgå.

3 § andra och tredje styckena har i förslaget utformats i enlighet med vad som nu har anförts.

4 §.

I denna paragraf anges f. n. att anmaning att betala parkeringsbot under viss tid utgör hinder för åtal. Eftersom 48 kap. 1 § rättegångsbalken innebär att strafföreläggande inte kan utfärdas när allmänt åtal inte kan äga rum, får inte heller strafföreläggande utfärdas när sådan anmaning har meddelats. I enlighet med vad kommittén har föreslagit bör anmaning att betala parkeringsbot utgöra hinder också för föreläggande av ordningsbot. I lagförslaget har 4 § ändrats i enlighet härmed. Något praktiskt behov att nämna sådant föreläggande i andra och tredje punkterna av paragrafen föreligger inte.

Förslag till lag om ändring i rättegångsbalken

1 KAP.

4 och 11 §§.

Beträffande dessa paragrafer hänvisas till den allmänna motiveringen om vidgad ensamdomarkompetens.

48 KAP.

1 §.

Kommittén. Kommittén föreslår att andra stycket i denna paragraf ändras så, att det inte alltid skall föreligga hinder för strafföreläggande när anledning förekommer att målsägande finns. Andra stycket bör i stället innebära att hinder att använda strafföreläggande föreligger, när målsägande har förklarat att han ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet eller påfordrat att åtalet skall handläggas vid rätten. Det bör uttryckligen anges i lagtexten att det är förhållandet vid den tidpunkt då föreläggandet utfärdas som är det avgörande. Yrkande som målsägande framställer senare skall inte beaktas. En målsägande kan komma att ändra sin inställning i ena eller andra riktningen under förundersökningen. Den uppfattning som målsäganden senast har uttalat skall då gälla.

Departementschefen. I den allmänna motiveringen i avsnittet om strafföreläggande har jag behandlat ändringsförslaget i princip och uttalat att kommitténs förslag att vidga tillämpningsområdet för strafföreläggande bör godtas. Beträffande utformningen av andra stycket i förevarande paragraf kan jag i sak instämma i vad kommittén har anfört. Den föreslagna nya lydelsen av paragrafens andra stycke motsvarar i sak kommitténs förslag.

I den allmänna motiveringen har jag vidare anslutit mig till kommitténs uppfattning att strafföreläggande skall få utfärdas först sedan målsäganden har tillfrågats, huruvida han ämnar föra skadeståndstalan.

Kommittén har föreslagit att föreskrift härom skall införas som ett tillägg till den nu gällande bestämmelsen i 22 kap. 2 § andra stycket rättegångsbalken. F. n. innehåller denna bestämmelse att om undersökningsledare eller åklagare vid utredning angående brott finner att enskilt anspråk kan grundas på brottet, han skall, om det kan ske, i god tid före åtalet underrätta målsäganden därom. Den föreslagna ändringen innebär att i samma mening skulle tillfogas »ävensom före åtalsprövningen tillfråga denne, om han ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet».

Enligt min mening är det inte lämpligt att sätta in den föreslagna föreskriften i 22 kap. 2 §. Det första stycket reglerar åklagares skyldighet att i vissa fall i samband med åtal förbereda och utföra målsägandes talan om en-

skilt anspråk *på grund av* brott. Skyldigheten att lämna underrättelse enligt andra stycket föreligger också bara när det är fråga om enskilda anspråk *på grund av* brott. Det synes inte lämpligt att i detta sammanhang ta in en föreskrift som rör enskilda anspråk *i anledning av* brott, vilket uttryck åsyftar en vidare kategori.

En generell bestämmelse i rättegångsbalken av föreslagen innebörd framstår f. ö. knappast som behövlig med tanke på att 20 § andra stycket förundersökningskungörelsen redan innehåller föreskrift om att i förundersökningsprotokoll skall antecknas uppgift huruvida målsägande ämnar föra talan i anledning av brottet. Motsvarande gäller i de fall då kortfattade anteckningar får föras i stället för protokoll (24 § andra stycket förundersökningskungörelsen). För att undersökningsledare skall kunna iaktta vad som sålunda har föreskrivits om förundersökningshandlingars innehåll måste målsägande först tillfrågas i saken. Emellertid bör tilläggas att nu nämnda föreskrifter inte är tillämpliga i sådana fall då enligt 23 kap. 22 § rättegångsbalken förundersökning inte behövs (jfr även 25 § förundersökningskungörelsen).

Jag anser — inte minst med tanke på det förhållande som sist anmärktes — att det ändå kan vara lämpligt med en föreskrift av i huvudsak den innebörd som kommittén har föreslagit. Eftersom det framför allt är för straffföreläggandeinstitutet som en sådan bestämmelse får betydelse, kan det komma i fråga att införa den i kungörelsen den 19 december 1947 (nr 947) med närmare föreskrifter om straffföreläggande. Denna fråga avser jag dock att överväga i senare sammanhang, liksom också den av kommittén väckta frågan om ändringar i 8 och 20 §§ förundersökningskungörelsen. Prövningen av dessa frågor kräver inte riksdagens medverkan.

59 KAP.

6 §.

Första stycket

Kommittén. Det föreslås att besvär över straffföreläggande skall anföras hos underrätt som skulle ha ägt uppta åtal för brottet. I ett motivuttalande framhåller kommittén att besvären i praktiken lämpligen bör handläggas vid underrätt, där den åklagare som har utfärdat föreläggandet skulle ha fört talan, om åtal hade väckts.

Remissyttranden. *Stockholms rådhusrätt* anser det mindre lämpligt att kommitténs förslag medger alternativa fora för besvärstalan. *Rådhusrätten* föreslår därför att besvärstalan skall handläggas vid underrätt, där åklagare som har utfärdat föreläggandet hade haft att föra talan, om åtal i saken hade väckts.

Departementschefen. I den allmänna motiveringen har jag redan förordat att handläggningen av ifrågavarande besvärsmål skall flyttas från hovrätt till underrätt. Jag delar kommitténs uppfattning, att besvären skall anföras hos underrätt som ägt uppta åtal för brottet. Det kan nämligen medföra praktiska olägenheter, om handläggningen av dessa besvär måste ske vid den underrätt, där åklagare som har utfärdat föreläggandet haft att föra talan, om åtal i saken hade väckts. Denna domstol kan tänkas ligga långt från den bötfälldes hemort. Det bör vidare beaktas, att denna bestämmelse är avsedd att tillämpas även vid besvär över ordningsföreläggande. I detta fall kan det vara svårt för den enskilde att avgöra vid vilken domstol åtal skulle ha kommit att väckas, om ordningsföreläggande inte hade använts. Ett misstag från den enskilde skulle kunna medföra rättsförlust.

Jag förordar således att bestämmelsen i 6 §:s första stycke utformas i enlighet med kommitténs förslag.

Den föreslagna lösningen av forumfrågan kan medföra vissa problem, när det gäller att fastställa vilken åklagare som bör anses som motpart till den bötfällda. Dessa frågor är dock av sådan natur att de kan lösas genom bestämmelser som utfärdas av Kungl. Maj:t.

A n d r a s t y c k e t

Andra stycket har enligt gällande rätt följande lydelse.

Besvär skola föras inom en månad, sedan åtgärd för verkställighet av föreläggandet företogs hos den misstänkte. Hovrätten äge, när skäl äro där-till, förordna, att, till dess annorlunda föreskrives, vidare åtgärd för verkställighet av föreläggandet ej må äga rum. Om besvär, som nu sagts, äge i övrigt vad i 52 kap. är stadgat motsvarande tillämpning. Över hovrättens beslut må talan ej föras.

Kommittén. Förutom förslaget att besvärstiden förlängs från en månad till ett år — vilket förslag redan har behandlats i det föregående — har kommitténs överväganden lett till följande resultat. Någon ändring i fråga om utgångspunkten för besvärstidens beräkning sätts inte i fråga. Eftersom hovrätt inte avses vara första besvärshovrätt, föreslås att ordet hovrätt i andra punkten av 6 §:s andra stycke byts ut mot ordet rätten. De båda sista punkterna i samma stycke föreslås utgå, eftersom de tar sikte på handläggning i hovrätt.

Förfarandet vid besvär över strafföreläggande bör enligt kommittéförslaget regleras i två nya paragrafer, kallade 7 och 8 §§.

Den föreslagna 7 § innebär följande. Underrätten skall lämna klagandens motpart tillfälle att yttra sig. Om det för utredningen är behövt att höra part eller annan, skall förhandling äga rum.

Den föreslagna 8 § innehåller en bestämmelse som innebär att besvären i underrätten får prövas av ensamdomare. Vidare anges att rättens avgörande av saken sker genom beslut. Den föreskrift som nu finns i 6 § andra

stycket sista punkten — att talan inte får föras mot hovrätts beslut — tas också in i den föreslagna 8 §. Slutligen anges att i övrigt rättegångsbalkens bestämmelser om brottmål skall gälla i tillämpliga delar.

Remissyttrandena. *Hovrätten för Nedre Norrland* framhåller att enligt 6 § andra stycket besvärstiden räknas från det åtgärd vidtas för att verkställa föreläggandet. Ibland sker inte någon åtgärd för att verkställa ett strafföreläggande, eftersom åklagaren redan kort tid efter det att föreläggande har utfärdats kommer till insikt om att föreläggandet är felaktigt. Bestämmelsen om tiden för besvärstalan bör enligt hovrätten med hänsyn härtill erhålla exempelvis följande avfattning: »sist inom ett år sedan etc.».

Departementschefen. Jag har i den allmänna motiveringen anslutit mig till kommitténs förslag att besvärstiden skall förlängas från en månad till ett år.

Utgångspunkten för besvärstidens beräkning är enligt gällande rätt den tidpunkt då åtgärd för verkställighet företogs hos den misstänkte. Med anledning av det exempel som anförts av hovrätten för Nedre Norrland vill jag framhålla att redan gällande bestämmelse måste anses äsyfta endast att ange en grund för bestämmande av besvärstidens utgång. Något hinder kan alltså inte anses föreligga för part att anföra besvär redan innan åtgärd för verkställighet har företagits.

Sådan åtgärd för verkställighet som ankommer på indrivningsmyndighet kan emellertid också utebli av den anledningen att den misstänkte frivilligt betalar förelagda böter, innan indrivningsmyndigheten hunnit vidta någon verkställighetsåtgärd. Detta fall bör särskilt uppmärksammas, eftersom den föreslagna lagen om föreläggande av ordningsbot innebär att godkännande av föreläggandet kan ske genom betalning. Enligt min mening är det befogat att tolka bestämmelsen om utgångspunkten för besvärstidens beräkning så, att det inte nödvändigtvis måste ha förekommit någon av indrivningsmyndighet vidtagen åtgärd för verkställighet. Har den misstänkte själv genom betalning åstadkommit verkställighet av föreläggandet, bör besvärstiden anses löpa från dagen för betalningen. Denna tolkning har också kommit till uttryck i praxis (SvJT 1961 rf s. 16).

I kommittéförslaget upptas vissa kortfattade bestämmelser om hur under rätt skall handlägga de fall som nu är i fråga. Kommittéförslaget lämnar dock vissa frågor oreglerade, vilket kan tänkas leda till komplikationer. Särskilt kan nämnas frågorna om vad besvärslagen skall innehålla och vad rätten har att göra om besvärslagen är oklar eller kommer in för sent (jfr t. ex. 8 kap. militära rättegångslagen).

I fråga om formen för underrätts handläggning anser jag den avgörande synpunkten vara att den önskvärda reformen bara är att lägre instans blir besvärforum. Något sakligt skäl att ändra själva förfarandet har inte fram-

kommit. Det ligger därför närmast till hands att underrätterna får att tillämpa samma bestämmelser som hovrätterna nu har att följa i motsvarande fall, dvs. 52 kap. rättegångsbalken. Att underrätterna får tillämpa bestämmelser som i och för sig är utformade med tanke på överrätts handläggning anser jag inte möta några principiella betänkligheter. Underrätt kan i dessa fall sägas få samma funktioner som en överrätt i och med att den blir besvärinstans.

Jag anser därför att andra styckets hänvisning till 52 kap. bör kvarstå men med tillägg att bestämmelse, som avser hovrätt, i stället skall gälla underrätt. Hänvisningen bör dock utformas så, att det framgår att man inte åsyftar vissa paragrafer som klart inte kan bli tillämpliga, nämligen 1, 4 och 13 §§. Att inte heller 7 § tredje stycket kan bli tillämpligt torde inte behöva markeras särskilt. Förslaget till ändring av 59 kap. 6 § andra stycket har avfattats i enlighet med vad som nu har anförts.

Besvärsförfarandet i underrätten är att betrakta som ett mål i vilket slutligt beslut meddelas utan huvudförhandling (jfr 52 kap. 11 och 12 §§ samt även 10 §, varav framgår att annan förhandling än huvudförhandling kan äga rum). Härav följer att målen enligt 1 kap. 4 och 11 §§ rättegångsbalken kan handläggas av ensamdomare.

När åklagare anför besvär, torde det vara en självklar sak att han inger befintliga handlingar beträffande strafföreläggandet eller ordningsföreläggandet. I annat fall ankommer det på rätten att infordra handlingarna. Uttrycklig föreskrift om detta självklara förhållande torde inte behövas. Det kan nämnas att sådan föreskrift inte heller finns i 58 kap. rättegångsbalken.

7 §.

Denna nya paragraf, som enligt förslaget bör tilläggas i 59 kap., avses reglera förfarandet i hovrätt, när talan fullföljs mot underrätts beslut i mål om undanröjande av strafföreläggande eller av ordningsföreläggande.

Med 59 kap. 3 § som förebild i viss mån har i paragrafen angetts att i fråga om fullföljd av talan mot underrätts beslut bestämmelserna i 49 och 52 kap. äger motsvarande tillämpning. Vidare har tagits upp en bestämmelse att talan inte får föras mot hovrätts beslut (jfr 59 kap. 6 § sista punkten i dess gällande lydelse).

Ikraftträdande

Ändringarna i rättegångsbalken och i trafikbrottslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1966.

Förslagen om ordningsbotssystemet och om vidgat tillämpningsområde för parkeringsbotslagen kan genomföras först efter vissa förberedelser av organisatorisk art. Jag föreslår därför att den nya lagstiftningen i den delen träder i kraft den 1 januari 1967. Med hänsyn till att ändringsförslagen

beträffande vägtrafikförordningen och förordningen om mopeder har nära samband med nyssnämnda förslag bör de också träda i kraft den 1 januari 1967.

Departementschefens hemställan

I enlighet med vad som har anförts i det föregående föreligger inom justitiedepartementet utarbetade förslag till

- 1) *lag om föreläggande av ordningsbot,*
- 2) *lag angående ändring i lagen den 9 december 1960 (nr 683) om parkeringsbot,*
- 3) *lag om ändring i rättegångsbalken,*
- 4) *lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott,*
- 5) *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),*
- 6) *förordning angående ändrad lydelse av 11 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder.*

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslagen under 1)—4) måtte för det i 87 § regeringsformen omnämnda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Hans Rune Persson

Bilaga 1

1) Förslag
till
Lag
om föreläggande av ordningsbot

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Konungen äger förordna, att 2—9 §§ denna lag skola äga tillämpning beträffande brott, för vilket ej stadgas svårare straff än böter omedelbart i penningar och ej heller normerade böter. Förordnande kan begränsas att avse visst eller vissa polisdistrikt.

Om brott ej hör under allmänt åtal eller om särskilt villkor är stadgat för allmänt åtal, får denna lag icke tillämpas.

2 §.

Fråga om ansvar för brott, som avses i förordnande enligt 1 §, får upptagas genom föreläggande av ordningsbot. Sådant föreläggande innebär att polisman till godkännande förelägger den misstänkte ett bötesstraff, fastställt enligt 4 §.

Är vid ett och samma tillfälle fråga om flera brott, får föreläggande utfärdas endast om det omfattar alla brotten och upptager gemensam ordningsbot för dem.

3 §.

Föreläggande får icke utfärdas, om den misstänkte förnekar gärningen. Detsamma gäller om det föreligger anledning att antaga att brottet bör föranleda ämbetsstraff eller disciplinstraff för krigsman eller att talan om enskilt anspråk kommer att föras.

Föreläggande bör ej utfärdas, om särskild anledning i annat fall förekommer att fråga om åtal för brottet provas av åklagare.

4 §.

Riksåklagaren bestämmer för olika brott de belopp som skola upptagas såsom ordningsbot i föreläggande. Därvid bestämmas även grunder för beräkning av gemensam ordningsbot för flera brott.

Om särskilda skäl föreligga, äger riksåklagaren uppdraga åt statsåklagare att bestämma ordningsbot för vissa brott.

5 §.

Föreläggande avfattas skriftligen och undertecknas av den polisman som utfärdar det. Det skall innehålla uppgift om

1. den misstänkte,

2. brottet med angivande av tid och plats för dess begående samt övriga omständigheter som fordras för dess kännetecknande,

3. den ordningsbot som förelägges den misstänkte.

Om föreläggande utfärdas i den misstänktes frånvaro eller om misstänkt, som är närvarande när föreläggande utfärdas, behöver rådrum, får polismannen tillställa honom föreläggandet. Detta skall i sådant fall vara försett med anteckning om viss tid, inom vilken föreläggandet senast skall godkännas, samt upplysning att åtal kan äga rum, om föreläggandet ej godkännes inom förelagd tid.

6 §.

Föreläggande godkännes genom att den misstänkte på föreläggandet undertecknar förklaring, att han erkänner gärningen och underkastar sig den förelagda ordningsboten.

Om ordningsboten betalas utan att den misstänkte återställt godkänt föreläggande, anses betalningen som godkännande, om det icke framgår att den misstänkte ej har avsett att godkänna föreläggandet.

7 §.

Har viss tid för godkännande angivits i föreläggande, får fråga om ansvar för brottet ej upptagas på nytt förrän denna tid utgått.

Godkännande, som sker efter delgivning av stämning eller av straffföreläggande, är utan verkan.

8 §.

Har föreläggande godkänts, gäller det som dom vilken har vunnit laga kraft.

9 §.

Bestämmelserna i 59 kap. 5—7 §§ rättegångsbalken äga motsvarande tillämpning i fråga om besvär över godkänt föreläggande av ordningsbot. I mål om besvär över sådant föreläggande är allmän åklagare motpart till den misstänkte.

10 §.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1967.

3) Förslag

till

Lag

om ändring i rättegångsbalken

Härigenom förordnas, *dels* att 1 kap. 4 och 11 §§, 48 kap. 1 § och 59 kap. 6 § rättegångsbalken¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att i 59 kap. samma balk skall införas en ny paragraf, betecknad 7 §, av nedan angiven lydelse.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

1 KAP.

4 §.

I häradsrätt dömer häradshövdingen med nämnd. Häradsrätten vare dock domför utan nämnd vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen. Lag samma vare i fråga om huvudförhandling och syn å stället i *brottmål, om målet rör allenast ansvar för brott*, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter, *och i målet ej förekommer anledning, att målsägande finnes.*

I häradsrätt dömer häradshövdingen med nämnd. Häradsrätten vare dock domför utan nämnd vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen. Lag samma vare i fråga om huvudförhandling och syn å stället i *mål om brott*, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter.

11 §.

Rådhusrätt vare — — — — — och nämnd.

Vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen, vare rådhusrätt dock domför med en lagfaren domare. Lag samma vare i fråga om huvudförhandling och syn å stället i *brottmål, om målet rör allenast ansvar för brott*, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter.

Vid måls avgörande utan huvudförhandling samt annan handläggning, som ej sker vid huvudförhandling eller syn å stället, så ock i tvistemål vid huvudförhandling, som hålles i omedelbart samband med förberedelsen, vare rådhusrätt dock domför med en lagfaren domare. Lag samma vare i fråga om huvudförhandling och syn å stället i *mål om brott*, för vilket icke är stadgat svårare straff än böter.

¹ Senaste lydelse av 1 kap. 4 och 11 §§ samt 48 kap. 1 § se 1964: 166.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

rare straff än böter, och i målet ej förekommer anledning, att målsägande finnes.

48 KAP.

1 §.

Skall allmänt — — — — — alla brotten.

Straffföreläggande må ej användas, om anledning förekommer, att målsägande finnes.

Straffföreläggande må ej utfärdas, om målsägande förklarar, att han ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet, eller begärt, att åtal skall väckas.

59 KAP.

6 §.

Den som vill besvära sig över straffföreläggande skall till den hovrätt, där, om åtal väckts, talan mot underrättens dom skolat fullföljas, inkomma med besvärslinlaga.

Besvär skola föras inom en månad, sedan åtgärd för verkställighet av föreläggandet företogs hos den misstänkte. Hovrätten äge, när skäl äro därtill, förordna, att, till dess annorlunda föreskrives, vidare åtgärd för verkställighet av föreläggandet ej må äga rum. Om besvär, som nu sagts, äge i övrigt vad i 52 kap. är stadgat motsvarande tillämpning. Över hovrättens beslut må talan ej föras.

Den som vill besvära sig över straffföreläggande skall till den underrätt, som ägt upptaga åtal för brottet, inkomma med besvärslinlaga.

Besvär skola föras inom ett år, sedan åtgärd för verkställighet av föreläggandet företogs hos den misstänkte. Rätten äger, när skäl äro därtill, förordna, att, till dess annorlunda föreskrives, vidare åtgärd för verkställighet av föreläggandet ej må äga rum. Om besvär, som nu sagts, äga i övrigt bestämmelserna i 52 kap. 2, 3 och 5—12 §§ motsvarande tillämpning. Bestämmelse som avser hovrätt gäller därvid i stället underrätten.

7 §.

Om fullföljd av talan mot underrättens beslut i anledning av besvär över straffföreläggande äga bestämmelserna i 49 och 52 kap. motsvarande tillämpning.

Mot hovrättens beslut må talan ej föras.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1966. I fråga om besvär över straffföreläggande, som anförts före nämnda dag, äger dock äldre lag tillämpning.

Bilaga 2

Trafikmålskommitténs förslag till lag om ordningsföreläggande

1 §.

Konungen må beträffande förseelse, för vilken ej är stadgad annan påföljd än böter omedelbart i penningar, dock ej normerade böter, förordna, att denna lag skall äga tillämpning.

2 §.

Riksåklagaren, eller efter dennes förordnande vederbörande statsåklagare, har att för en eller flera förseelser, varom förordnande enligt 1 § meddelats, fastställa visst bötesbelopp (*ordningsbot*).

3 §.

Polisman må för förseelse, som avses i 2 §, till godkännande förelägga den misstänkte fastställd bot. Är fråga om flera förseelser, må föreläggande ej givas med mindre det sker gemensamt för alla förseelserna.

Är förseelsen förenad med särskild rättsverkan, skall ock den rättsverkan föreläggas den misstänkte till godkännande.

4 §.

Föreläggande skall avfattas skriftligen samt innehålla uppgift om

1. den misstänkte;
2. förseelsen med angivande av tid och plats för dess begående samt de övriga omständigheter, som kan erfordras för dess kännetecknande;
3. den ordningsbot och den särskilda rättsverkan av förseelsen, som förelägges den misstänkte.

Föreläggande skall undertecknas av den som utfärdar det.

5 §.

Godkännande skall tecknas av den misstänkte på föreläggandet och skall innehålla, att han erkänner gärningen och att han underkastar sig den ordningsbot och den särskilda rättsverkan av förseelsen, som förelagts honom.

Avser föreläggandet ej annat än ordningsbot och betalas boten, skall betalningen anses som godkännande, där det ej framgår, att den misstänkte ej avsett att godkänna föreläggandet.

6 §.

Godkännes ej föreläggandet omedelbart, må det överlämnas till den misstänkte med tillkännagivande att han har att inom viss tid antingen återställa föreläggandet försett med skriftligt godkännande eller ock, om föreläggandet ej avser annat än ordningsbot, godkänna föreläggandet genom att betala boten och att åtal i annat fall kan äga rum.

Föreläggande må delgivas med den misstänkte. Om delgivning skall vad i rättegångsbalken stadgas om delgivning av stämning äga motsvarande tillämpning.

7 §.

Om föreläggande utfärdats, utgör det hinder för åtal och för anmaning att betala parkeringsbot. Godkännes ej föreläggandet inom utsatt tid utgör det ej hinder för åtal. Sker godkännande efter delgivning av stämning eller av strafföreläggande, är det utan verkan.

8 §.

Konungen må förordna, att ordningsföreläggande, som godkänts av den misstänkte, skall underställas åklagares prövning.

9 §.

Finner åklagaren, i fall som avses i 8 §, ej anledning undanröja föreläggandet, skall detta fastställas av åklagaren.

Ordningsföreläggande må fastställas tidigast sju dagar efter det att föreläggandet godkänts av den misstänkte.

10 §.

Ordningsföreläggande, som godkänts av den misstänkte och i fall då så erfordras fastställts av åklagare, skall gälla som dom, vilken vunnit laga kraft.

Talan mot ordningsföreläggande må i särskild ordning föras på sätt i 59 kap. 5—8 §§ rättegångsbalken är stadgat om besvär över strafföreläggande. Åklagare, som fastställt föreläggandet, eller där detta ej skett, som ägt väcka åtal för förseelsen, skall härvid anses som motpart till den som avsetts med föreläggandet.

11 §.

De närmare bestämmelser, som utöver vad ovan sagts erfordras för tillämpning av denna lag, meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den

*Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 31 mars 1966.***Närvarande:**

f. d. justitierådet	LIND,
justitierådet	Y. SÖDERLUND,
regeringsrådet	ÅBJÖRNSSON,
justitierådet	BRUNNBERG.

Enligt lagrådet den 24 mars 1966 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 11 februari 1966, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag om föreläggande av ordningsbot*, 2) *lag angående ändring i lagen den 9 december 1960 (nr 683) om parkeringsbot*, 3) *lag om ändring i rättegångsbalken* och 4) *lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott*.

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorerna Carl-Johan Cosmo.

Förslagen föranledde följande yttranden av *lagrådet*.

Förslaget till lag om föreläggande av ordningsbot

Det föreslagna systemet med ordningsföreläggande är inte avsett att innebära någon förändring när det gäller anteckningar i körkortsregistret. Det bötesstraff för trafikförseelse som innefattas i ett föreläggande av ordningsbot skall alltså föranleda anteckning i registret på samma sätt som nu sker, när motsvarande förseelse beivras genom dom eller strafföreläggande. Departementschefen har, i likhet med flera remissinstanser, ansett att det är av värde att den hittillsvarande ordningen behålls. Den preventiva effekten av beivrandet skulle, framhåller departementschefen, försvagas om registreringen upphörde.

I dessa allmänna synpunkter kan lagrådet instämma. Upprepade trafikförseelser, vilka visserligen var för sig kan betecknas som mindre allvarliga men tillsammans måste anses ådagalägga väsentliga brister i vederbörandes vilja eller förmåga att följa trafikens regler, skall alltså även i fortsättningen kunna föranleda återkallelse av körkortet. Efter genomförandet av den föreslagna nya ordningen med endast schablonmässigt bestämda

penningböter torde körkortsmyndigheten — när den överväger åtgärder beträffande körkortet i anledning av upprepade ordningsförelägganden — i regel finna anledning att först pröva om icke den försumlige kan låta sig rättas genom en varning. Härigenom erhålls bättre garantier för att den enskildes rättssäkerhet icke eftersätts.

1 §.

Såsom av uttalanden i remissprotokollet framgår förutsätter den nu föreslagna lagstiftningen att Kungl. Maj:t utfärdar tillämpningsföreskrifter i olika hänseenden. Bland annat kommer att ges närmare bestämmelser i vilken utsträckning polismän i olika tjänstställningar skall få utfärda föreläggande för förseelser av skilda slag.

I det remitterade förslaget till lag om föreläggande av ordningsbot har däremot inte berörts frågor som sammanhänger med den lokala behörigheten att utfärda föreläggande. Vad gäller besvär över godkänt ordningsföreläggande har emellertid anknytning skett till gällande regler om forum genom att hänvisning i 9 § gjorts till förslaget om ändrad lydelse av 59 kap. 6 § rättegångsbalken, däri forum för besvärstalan angivits vara den underrätt som äger uppta åtal för förseelsen.

Behovet av föreskrifter som närmare reglerar den lokala behörigheten vid utfärdande av ordningsföreläggande får visserligen anses vara begränsat. I det stora flertalet fall skall ju handläggningen slutföras i direkt anslutning till att förseelsen uppdagas. Emellertid skall i vissa fall ordningsföreläggande kunna utfärdas vid en senare tidpunkt t. ex. när utredningen fullbordas. Härvid kan uppkomma frågor om den lokala behörigheten och huruvida i detta avseende eljest gällande regler om forum bör äga analog tillämpning. Exempelvis bör övervägas om för det fall att utredningen utförs i den misstänktes närvaro på annan ort än gärningsorten jämväl polisen på den förra orten skall äga utfärda föreläggande.

Den föreslagna ordningen med föreläggande av ordningsbot avses i ett inledningsskede komma att, i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer, tillämpas i ett begränsat antal polisdistrikt. Under denna tid erfordras givetvis en utförligare reglering av frågor som sammanhänger med den lokala behörigheten. En utväg synes därvid vara att ordningsbotssystemet endast får tillämpas då förseelsen eller, om fråga är om flera förseelser, samtliga förseelser begåtts inom polisdistrikt för vilket Kungl. Maj:t utfärdat förordnande som nyss sagts.

Av det anförda lär framgå att närmare föreskrifter om den lokala behörigheten är påkallade vid genomförande av den föreslagna ordningen. Därmed sammanhängande frågor synes emellertid vara av sådan natur att de kan lösas genom bestämmelser som utfärdas av Kungl. Maj:t. Lagrådet har därför funnit sig kunna avstå från att föreslå tillägg till lagtexten i detta hänseende.

2 §.

I andra stycket av denna paragraf stadgas att, om vid ett och samma tillfälle fråga är om flera brott, föreläggande får utfärdas endast om det omfattar alla brotten och upptar gemensam ordningsbot för dem. En liknande bestämmelse finns i 48 kap. 1 § rättegångsbalken beträffande straff-föreläggande. Meningen med dessa föreskrifter är att den allmänna principen om gemensam påföljd vid sammanträffande av brott skall iakttas också då fråga uppkommer om att tillämpa ordningsföreläggande eller straffföreläggande (jfr NJA II 1943 s. 604).

En tänkbar situation är att den polisman som har att avgöra om ordningsföreläggande skall ges äger kännedom om att den misstänkte tidigare begått annat brott, som föranlett straffföreläggande, ordningsföreläggande eller anmaning att erlagga parkeringsbot utan att förfarandet ännu fortskridit till godkännande av föreläggandet eller betalning av parkeringsboten. I sådana fall synes tvekan ej kunna råda om att det tidigare brottet icke utgör hinder mot att utfärda ordningsföreläggande enbart för det aktuella brottet. Så länge det står den misstänkte öppet att godkänna föreläggande för det äldre brottet kan nämligen nytt straff för detta ej åläggas, jfr 45 kap. 1 § rättegångsbalken och 7 § förslaget till lag om föreläggande av ordningsbot. Och jämlikt 4 § lagen om parkeringsbot i dess föreslagna nya lydelse kan, sedan anmaning att betala parkeringsbot meddelats, ordningsföreläggande för parkeringsförseelsen ej ifrågakomma.

5 §.

Såsom av motiven framgår skall vid föreläggande av ordningsbot den normala ordningen vara att föreläggande utfärdas i samband med att polismannen sammanträffar med den misstänkte och att handläggningen av ärendet vid tillfället slutförs genom att den misstänkte skriftligen godkänner föreläggandet. Avsteg från denna ordning förutses emellertid kunna ske om särskilda omständigheter föreligger t. ex. om utredningen fullbordas vid en tidpunkt när den misstänkte ej är tillstädes eller när det föreligger ett verkligt behov av att den misstänkte får tid på sig att ta ställning till föreläggandet. Det får anses vara av väsentlig betydelse vid den form för beivran av brott varom här är fråga att den först angivna ordningen för handläggningen tillämpas i största möjliga utsträckning. Att omedelbart och skriftligt godkännande i första hand bör komma i fråga framgår emellertid endast indirekt av lagtexten genom föreskriften i andra stycket av förevarande paragraf. Enligt lagrådets mening skulle det vara en fördel om den huvudregel som förutsätts skola gälla vid förfarande enligt lagen kom till direkt uttryck i lagtexten. Förslagsvis kan detta ske genom att andra stycket inleds med stadgande att föreläggande bör utfärdas i den misstänktes närvaro och att denne skall beredas tillfälle att omedelbart godkänna

detta. Lagrådet hemställer att andra stycket erhåller ändrad avfattning i enlighet med det anförda.

Avfattningen av andra stycket ger vid handen att det är godkännandet som skall ske inom viss förelagd tid, medan enligt kommitténs förslag (6 §) tidsbestämningen hänförde sig till föreläggandets återställande i godkänt skick, alternativt betalning.

Kommittéförslaget står i närmare överensstämmelse med vad som gäller beträffande parkeringsbot och strafföreläggande. Rättsverkningarna anknyts sålunda till ett faktum som det är lätt för myndighet att konstatera. En sådan ordning synes vara att föredraga i klarhetens intresse.

Lagrådet förordar därför att den i sista meningen omförmälda anteckningen skall avse viss tid inom vilken föreläggandet skall återställas, försett med godkännande.

6 §.

Andra stycket innehåller att godkännande av föreläggande kan ske genom betalning av den förelagda ordningsboten. Härtill fogas emellertid en undantagsregel enligt vilken det sagda endast gäller om det icke framgår att den misstänkte ej har avsett att godkänna föreläggandet. Enligt uttalande i betänkandet torde meningen vara att endast den som är behörig att utfärda föreläggande av det slag varom fråga är skall äga pröva om betalningen skall anses som godkännande.

Ett godkännande av föreläggande har betydelsefulla rättsverkningar. Undantagsregeln kan stundom skapa ovisshet huruvida godkännande genom betalning verkligen skett. Vidare medför undantagsregeln att om brottet icke vidare beivras rättsgrund saknas för betalningen. Den misstänkte blir då berättigad att återfå det erlagda beloppet. Med hänsyn härtill bör i förekommande fall frågan om betalningens verkan såsom godkännande omedelbart prövas, så att betalning icke godtages om det framgår att den misstänkte ej har avsett att godkänna föreläggandet.

7 §.

Av förslaget framgår att rättskraft tillkommer föreläggande som godkänts inom förelagd tid och att å andra sidan godkännande som sker efter delgivning av stämning eller av strafföreläggande är utan verkan.

Emellertid kan förekomma att godkännande sker efter den förelagda tiden men innan någon delgivning ägt rum. Jämförelse kan här göras med vad som gäller om strafföreläggande och om parkeringsbot. Något godkännande förekommer icke i fråga om parkeringsbot utan endast betalning. Om betalning sker efter förelagd tid men före delgivning utgör detta icke hinder för åtal men betalningen kan godtagas och åtal underlätas. Liknande torde gälla för strafföreläggande, dvs. att åklagaren beträffande för sent godkända förelägganden har rätt men icke plikt att underlåta åtal.

Det är enligt lagrådets mening berättigat utgå från att motsvarande skall gälla enligt den nu föreslagna lagstiftningen. Antagas kan emellertid att i praktiken de godkännanden som inkommer före delgivning i allmänhet kommer att godtagas.

9 §.

På grund av stadgandet i 8 § att godkänt föreläggande skall gälla som dom vilken har vunnit laga kraft lär bestämmelserna om resning i 58 kap. rättegångsbalken kunna vinna tillämpning.

Godtages vad lagrådet kommer att förorda beträffande förslaget till lag om ändring i rättegångsbalken, bör i förevarande paragraf hänvisningen avse 59 kap. 5—8 §§ rättegångsbalken.

Förslaget till lag angående ändring i lagen om parkeringsbot

1 §.

Enligt motiven skall Kungl. Maj:t bemyndigas att bestämma vilka parkeringsförseelser som får beivras med stöd av parkeringsbotslagen. Rörande den planerade tillämpningen å olika typer av sådana överträdelse har departementschefen gjort vissa uttalanden, men såvitt av remissprotokollet framgår är det icke meningen att lagen skall stadga annan inskränkning i Kungl. Maj:ts befogenhet härutinnan än att överträdelsen ej får vara belagd med svårare straff än penningböter. Med hänsyn till sistnämnda förhållande synes den föreslagna lydelsen av första stycket första punkten i förevarande paragraf att förordnandet skall avse överträdelse av »vissa» föreskrifter rörande parkering m. m. mindre lämplig. Lagrådet förordar, att stadgandet formuleras sålunda, att Konungen äger förordna, att 2—5 §§ i lagen skola äga tillämpning beträffande överträdelse av föreskrift rörande parkering eller annan uppställning eller stannande av motorfordon.

Förslaget till lag om ändring i rättegångsbalken

59 KAP.

I 6 § detta kapitel stadgas för närvarande rätt för hovrätt att i anledning av besvär över strafföreläggande förordna om inhibition, när skäl därtill äro. Enligt förslaget till ändring av 6 § skall nu sådant förordnande kunna meddelas av den underrätt hos vilken besvär över strafföreläggande anföras. Däremot har i den föreslagna nya 7 § motsvarande befogenhet icke tillagts hovrätt, då talan fullföljs mot underrättens beslut. Det synes erforderligt att även i sistnämnda fall förordnande om inhibition kan meddelas. För att vinna förkortning av lagtexten synes lämpligt att det ifrågavarande stadgan-

det utesluts ur den föreslagna 6 § samt att i en ny 8 § upptas en för under rätt och hovrätt gemensam bestämmelse om inhibition. Denna kan innehålla, att i mål som avses i 6 eller 7 § rätten äger, när skäl därtill äro, förordna att, till dess annorlunda föreskrives, vidare åtgärd för verkställighet av strafföreläggandet ej må äga rum. Lagrådet hemställer om sådan ändring. I samband därmed bör i ingressen till ändringslagen den nya 8 § anmärkas.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av lagen om straff för vissa trafikbrott

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

Stig Granqvist

*Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 1 april
1966.*

Närvarande:

atsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, KLING,
StEDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC
NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler che-
fen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets den 31 mars 1966
avgivna utlåtande över de till lagrådet den 11 februari 1966 remitterade
förslagen till

- 1) lag om föreläggande av ordningsbot,
- 2) lag angående ändring i lagen den 9 december 1960 (nr 683) om par-
keringsbot,
- 3) lag om ändring i rättegångsbalken,
- 4) lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr
649) om straff för vissa trafikbrott.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

De jämkningar av lagförslagen som lagrådet har förordat bör vidtas. De
tillägg till 5 § lagen om föreläggande av ordningsbot som lagrådet har före-
slagit bör jämte andra stycket av paragrafen i dess lydelse enligt det remit-
terade förslaget föras till en särskild paragraf, betecknad 6 §. Detta medför
att numreringen av de följande paragraferna får ändras.

Med anledning av vad lagrådet har uttalat beträffande 6 § i det remitte-
rade förslaget vill jag anförä följande. Avsikten är att föreskrifter i behö-
righetsfrågor skall meddelas med stöd av den avslutande paragrafen i
lagen. Detta gäller även behörigheten att pröva om betalning, som har skett
under reservation av ena eller andra slaget, skall anses som godkännande.
Denna prövning torde i regel vara av sådan beskaffenhet att den bör anför-
tros polismän med högre tjänsteställning. Jag delar lagrådets mening att
prövningen bör ske omedelbart, när betalning ej har skett reservationslöst.

Utöver vad som framgår av det anförda bör vissa redaktionella jämk-
ningar vidtas i förslagen.

Föredraganden hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition
dels föreslår riksdagen att anta lagförslagen med de ändringar som så-
lunda har angetts,

dels inhämtar riksdagens yttrande över de i bilaga 1 till statsrådsprotokollet den 11 februari 1966 upptagna förslagen till

förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),

förordning angående ändrad lydelse av 11 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Stig Granqvist

Innehållsförteckning

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Författningsförslag	3
Förslag till lag om föreläggande av ordningsbot	3
Förslag till lag angående ändring i lagen den 9 december 1960 (nr 683) om parkeringsbot	5
Förslag till lag om ändring i rättegångsbalken	6
Förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott	8
Förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)	9
Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 11 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder	12
Utdrag av statsrådsprotokollet den 11 februari 1966	13
Inledning	13
Gällande bestämmelser m. m.	15
Allmänna synpunkter	24
Påföljdsfrågorna	39
Föreläggande av ordningsbot	54
Parkeringsbotslagen	87
Strafföreläggande	97
Tillämpningsområdet	97
Vissa frågor om godkännande av strafföreläggande och om besvär	104
Ensamdomarkompetensen i brottmål	109
Om möjligheterna till ytterligare processuella förenklingar i mindre brottmål	119
Specialmotivering till vissa av lagförslagen	124
Förslag till lag om föreläggande av ordningsbot	125
Förslag till lag angående ändring i parkeringsbotslagen	138
Förslag till lag om ändring i rättegångsbalken	141
Ikraftträdande	145
Departementschefens hemställan	146
Bilaga 1. Författningsförslagen	147
Bilaga 2. Trafikmålskommitténs förslag till lag om ordningsföreläggande	151
Utdrag av lagrådets protokoll den 31 mars 1966	153
Utdrag av statsrådsprotokollet den 1 april 1966	159