

## Nr 727

Av herr **Andersson, Torsten**, och herr **Gustafsson, Nils-Eric**, i  
*anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 100, med  
 förslag till lag om föreläggande av ordningsbot m. m.*

(Lika lydande med motion nr 897 i Andra kammaren)

Trafiklagstiftningen har främst två uppgifter, nämligen  
 att främja säkerheten i trafiken, samt

att efter inträffat trafikolycksfall sörja för en fullgod utredning om  
 orsaken till olyckshändelsen.

Det är mot denna bakgrund man har att bedöma de genom Kungl. Maj:ts  
 proposition nr 100 framförda förslagen till lag om föreläggande av ord-  
 ningsbot samt ändringar i rättegångsbalken och lagen om vissa trafikbrott.  
**Vid prövning av förslagen har man också att beakta det under de senaste  
 tjugo åren ständigt stegrade antalet olyckor i trafiken. Antalet trafikskade-  
 fall, som anmäldes till trafikförsäkringsföretagen, utgjorde år**

1956	56 900
1962	ca 278 100
1964	ca 320 000
1965	ca 363 000

De svåra personskadorna och dödsolyckorna har trots ett intensivt trafik-  
 säkerhetsarbete — särskilt under senare år — icke minskat.

Sälunda redovisar Trafikförsäkringsföreningen följande siffror för de  
 tre första månaderna under åren 1965 och 1966.

1965	dödade	skadade	1966	dödade	skadade
januari	104	1 606	januari	92	1 529
februari	78	1 247	februari	89	1 453
mars	62	1 152	mars	68	1 422
	<hr/> 244	<hr/> 4 005		<hr/> 249	<hr/> 4 404

Utvecklingen beträffande trafikolyckorna kan betecknas som otillfreds-  
 ställande, och en lindring i samhällets reaktion mot ovarsamhet i trafiken  
 synes därför i dagens situation icke böra komma i fråga. Varje eftergift  
 åt dem som sätter sig över trafikföreskrifter och trafikregler eller på

annat sätt visar bristande hänsyn mot andras säkerhet är ägnad att minska respekten för trafiklagstiftningen.

Beträffande de skilda förslagen i propositionen vill vi framföra följande.

### *Förslaget till lag om föreläggande av ordningsbot*

Det har sedan gammalt varit en ledande princip i svenskt rättsväsende att frågan om straffpåföljd skall prövas av domstol. Från denna regel skedde som bekant ett viktigt undantag när man på sin tid i 48 kap. rättegångsbalken införde institutet straffföreläggande, enligt vilket åklagare fick behörighet att i viss begränsad omfattning skriftligen förelägga den misstänkte ett bötesstraff. Om föreläggandet godtogs, behövde således någon förhandling inför domstol inte förekomma.

Nu innebär förslaget till lag om föreläggande av ordningsbot att man vill gå ett steg längre och anförtro åt polisman att bestämma straffpåföljden vid ett trafikbrott. Såsom det redovisas i propositionen, har antalet trafikförseelser ökat i sådan grad att det är nödvändigt att söka finna nya enklare former för beivrande av det stora antalet ordningsförseelser. Annars blir rättsväsendet alltför betungat av dessa förseelser av främst ordningskaraktär.

Det torde sålunda av praktiska skäl bli nödvändigt att i princip godtaga det föreslagna institutet föreläggande av ordningsbot i förhoppning att den snabba reaktionen från trafikpolisens sida skall visa sig kunna bidra till att främja trafiksäkerheten. Å andra sidan är det utomordentligt angeläget — när det här gäller en nyhet i vår rättsordning — att man går fram med största varsamhet och skapar garantier för att det förenklade förfarandet inte inverkar menligt på rättssäkerheten. Det är vidare av synnerlig vikt att befogenheten ges endast åt polispersonal med tillräcklig utbildning och erfarenhet, samt att befogenheten utövas på sådant sätt att trafikant icke utsättes för otillbörlig påtryckning.

För att skapa garantier för att föreläggandet av ordningsbot handhaves på ett för rättssäkerheten betryggande sätt bör därför

*dels* av Kungl. Maj:t uppställas bestämda krav i fråga om utbildning och dokumenterad lämplighet beträffande den polispersonal, som får ge föreläggande av ordningsbot,

*dels* i instruktioner och vid utbildning av polispersonal kraftigt inskräpas att den misstänkte icke får utsättas för obehörig påtryckning i syfte att förmå honom att godtaga föreläggandet — något som ju kan framställas som förmånligt av bekvämlighetsskäl.

Förfarandet med föreläggande av ordningsbot medför besvärliga komplikationer så snart en trafiköverträdelse medfört skada på person eller egendom, för vilken vederbörande kan begära ersättning att betalas av

den som varit vållande till skadan eller av hans försäkringsgivare. I alla sådana fall kan ju ett godtagande av polismans föreläggande av ordningsbot tolkas som ett erkännande och åberopas, när sedan ersättningskravet framställles. Den som godtog polismannens föreläggande hade säkert inte förstått att godkännandet kunde få sådana konsekvenser för ersättningsfrågan, som i regel för vederbörande är av större betydelse än den begränsade utgiften i form av böter.

Den här framförda synpunkten har i viss mån beaktats i förslaget genom att det i 3 § stadgas att föreläggande icke får utfärdas om det föreligger anledning att antaga »att talan om enskilt anspråk kommer att föras». Men det kan ju ofta vara svårt att redan på olycksplatsen få klarhet i frågan om det inträffade kommer att ge anledning till ersättningskrav från den ena eller andra sidan. Därför vore det riktigare att begränsa användningen av föreläggande av ordningsbot till sådana tillfällen, då någon skada till person eller egendom icke uppkommit genom trafikförseelsen och således ett föreläggande av ordningsbot inte kan medföra komplikationer för ett senare framställt anspråk på ersättning. En bestämd rågång skulle med andra ord dragas upp mellan å ena sidan trafikförseelser utan samband med skada på person eller egendom, samt å andra sidan trafiköverträdelser, som medfört skada och kan ge anledning till tvist om ersättning. Förslaget skulle i detta syfte behöva ändras därhän, att undantaget i 3 § skulle avse alla fall, där talan om enskilt anspråk *kan* föras.

#### *Ändring i 48 kap. 1 § rättegångsbalken angående strafföreläggande*

För närvarande får strafföreläggande ej användas, om »anledning förekommer, att målsägande finnes».

Enligt förslaget skulle denna bestämmelse ändras därhän att »Strafföreläggande må ej utfärdas, om målsägande förklarat att han ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet, eller begärt, att åtal skall väckas».

Därmed vill man vidga möjligheten att begagna strafföreläggande, även då olyckshändelsen givit upphov till ersättningsanspråk.

Det kan vara riktigt att utvidga området för strafföreläggande, men det synes riktigare att föreskriva att åklagaren skall göra sig underrättad om att enskilda ersättningsanspråk är eller blir reglerade i godo, innan strafföreläggande utfärdas. Annars kan ju målsägaren komma i efterhand och plötsligt stå i den situationen att ansvarsfrågan är avklarad genom strafföreläggande, trots att det enskilda anspråket är oreglerat med motparten eller dennes försäkringsgivare. Visserligen har den som fordrar ersättning möjlighet att föra särskild talan om sitt krav, men detta är en betydligt besvärligare, dyrbarare och långsammare väg än att inträda som målsägare i ett åklagarmål. Det måste därför vara riktigare att åklagaren skall göra

sig underrättad om att de enskilda anspråken är uppklarade, innan ansvarsfrågan får prövas genom strafföreläggande.

Den i förslaget upptagna ändringen i 48 kap. 1 § rättegångsbalken skulle eljest medföra en betydande försämring i den ställning, som målsägare har vid trafikolycksfall enligt den nu gällande ordningen. Förenklingen i förfarandet kan vara önskvärd men synes inte rimligen böra ske på bekostnad av målsägarens intressen, som vid trafikolyckor ofta kan gälla betydande belopp.

### *Ändring i 1 § i trafikbrottslagen*

Förslaget går ut på att straffpåföljden för vårdslöshet i trafik — för närvarande dagsböter eller fängelse i sex månader — skall ändras att endast gälla dagsböter.

Trafikmålskommittén har i sitt betänkande velat gå ännu längre i strafflindring och önskade ändra 1 § trafikbrottslagen så att endast allvarligare fall av trafikovarsamhet eller vad kommittén betecknade som »väsentlig ovarsamhet» skulle falla inom det straffbara området.

Departementschefen har inte velat följa kommitténs förslag att minska det straffbara området men däremot godtagit förslaget att utesluta frihetsstraff som påföljd vid vårdslöshet i trafik.

Här möter en för trafiksäkerhetsarbetet utomordentligt viktig fråga, nämligen om verkligen situationen på olycksfronten i dag är sådan att det är tillrådligt att samhället minskar sina möjligheter att reagera mot vårdslöshet i trafik. Det är ingen tvekan om att en strafflindring i enlighet med förslaget i propositionen kommer att uppfattas som ett uttryck för en mildare bedömning från samhällets sida av trafikbrotten i gemen. En utveckling i den riktningen vore ytterst ovälkommen i ett ögonblick, då en skärpt inställning mot trafikbrotten skulle ge ett värdefullt stöd åt trafiksäkerhetsarbetet och åt dem som i våra bilsolor och i andra sammanhang söker bibringa nya bilförare, och då särskilt de unga, en klar insikt om vad en god trafikultur innebär i fråga om ansvar för och hänsyn mot andra trafikanter.

Under remissbehandlingen har ett stort antal myndigheter och organisationer givit uttryck åt liknande synpunkter, redovisade på flera ställen i propositionen.

Såsom ett ytterligare skäl mot den föreslagna ändringen i 1 § trafikbrottslagen kan åberopas, att just nu överläggningar pågår i syfte att söka uppnå nordisk enhet inom trafiklagstiftningen i alla viktigare punkter. Dit hör främst utformningen av det straffbara området för vårdslöshet i trafik samt straffpåföljderna vid detta brott. En ändring i den svenska trafikbrottslagen redan nu — utan att avvakta de internordiska överläggningarna i frågan — skulle binda de svenska representanterna och försvåra

den enhet i nordisk lagstiftning, som blivit av särskild betydelse när vårt land står i begrepp att inom något mer än ett år ansluta sig till de andra nordiska ländernas högertrafik. Några bärande skäl att föregripa nordisk vägtrafikkommittés förslag kan inte anföras, utan det enda naturliga är att låta förslaget om ändring i 1 § trafikbrottslagen få vila tills nordisk vägtrafikkommitté avgivit sitt betänkande. Det torde vara att förvänta redan inom ett par månader.

Det bör tilläggas att tendensen i andra länder går mot en skärpning av påföljderna vid ovarsamhet i trafik. Sålunda infördes en betydligt strängare trafiklag i Österrike den 1 januari 1961. I Tyskland skärptes påföljderna vid trafikbrott genom en ny lag i november 1964. Både i Österrike och i Tyskland har antalet svåra trafikolyckor sjunkit markant efter införandet av den skärpta trafiklagstiftningen — något som inte kan tolkas på annat sätt än att samhällets reaktion i form av stränga påföljder vid vårdslöshet har påtaglig effekt och utgör ett verksamt medel bland andra i trafiksäkerhetsarbetet. För vårt lands del bör vi draga nytta av de utländska erfarenheterna och således inte i dagens allvarliga läge på olycksfronten vidtaga någon åtgärd, som skulle innebära en strafflindring mot vårdslöshet i trafik.

Med hänvisning till det anförda får vi hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 100 måtte  
dels besluta att strafföreläggande skall få utfärdas endast om de enskilda anspråken i anledning av brottet blivit reglerade eller målsägaren förklarar att han icke har något att erinra mot att strafföreläggande utfärdas,

dels besluta att förslaget om ändring av 1 § trafikbrottslagen måtte avslås i avvaktan på resultatet av internordiska överläggningar om en gemensam nordisk trafiklagstiftning,

dels ock uttala att befogenheten att förelägga ordningsbot bör anförtros endast polispersonal med viss bestämd utbildning och erfarenhet inom trafikpolisen, och att från polisens sida icke får utövas påtryckning för att förmå den misstänkte att godtaga ordningsbot, samt

att vederbörande utskott måtte ges i uppdrag att utarbeta erforderlig författningstext.

Stockholm den 26 april 1966

*Torsten Andersson (cp)*

*Nils-Eric Gustafsson (cp)*