

Nr 33

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om föreläggande av ordningsbot m. m. dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 1 april 1966 dagtecknad proposition, nr 100, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll,

dels föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen 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 ock anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen 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.

I samband med propositionen har utskottet behandlat fyra i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 727 av herrar *Torsten Andersson* och *Nils-Eric Gustafsson* samt II: 897 av herr *Svensson* i Vä m. fl. ävensom

de likalydande motionerna I: 728 av herr *Alexanderson* m. fl. och II: 896 av herr *Nihlfors* m. fl.

För motionernas innehåll lämnas redogörelse i det följande.

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. Ordningboten 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 straffföreläggande 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 straffföreläggande 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 framläggts. 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.

Förslagen

De vid propositionen fogade förslagen är av följande lydelse.

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

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 strafföreläggande, 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 strafföreläggande, är den utan verkan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1967.

3) 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 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)

(Föreslagen 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.

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 besvära sig över strafföreläggande skall till den hovrätt, där, om åtal väckts, talan mot underrättens dom skolat fullföljas, inkomma med besvärslaga.

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 anordnunda föreskrives, vidare åtgärd

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

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 strafföreläggande 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 strafföreläggandet ej får äga rum.

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

4) 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)

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.

Där någon — — — — — två år.

(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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1966.

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1964: 881.

5) 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 angives.

(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 motordrivnet fordon eller släpfordon*, och eljest med böter, högst *trehundra* kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avskådade 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, straffas 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 avskådade 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, straffas 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 tjänstevikt, 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.

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.

(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 tjänstevikt, 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.

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.

Förseelse mot 51 § 1 mom. straffes, om förseelsen avsett motordrivnet 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.

(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.

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 motordrivnet 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.

6) Förordning

angående ändrad lydelse av 11 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder

Härigenom förordnas, att 11 § förordningen den 5 maj 1960 om mopeder¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

11 §.

Brukas moped på väg oaktat den icke är så utrustad, som i 3 § första stycket sägs, eller i strid mot 4 §, straffes ägaren med dagsböter. Om befrielse i vissa fall från ansvar för fordonets ägare samt om ansvar för annan än denne gäller vad i 65 § 1 och 3 mom. samt 70 § vägtrafikförordningen för där avsedda fall är stadgat. *Med dagsböter straffes ock den, som åsidosätter föreskriften i 10 § andra stycket.*

Förseelse mot 3 § andra stycket eller 10 § första stycket straffes med böter, högst trehundra kronor. Till samma straff dömes den som, i strid mot stadgandet i 7 §, underlåter att förse typintyg eller besiktningsinstrument med sådan försäkran, som avses i nämnda paragraf, så ock den som överträder bestämmelsen i 9 §. Om den, som ertappas med att under färd icke hava medhaft handling som avses i 9 §, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han innehade sådan handling vid tiden för förseelsen, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i tillfälligt förbi-seende, vare han fri från ansvar.

Föres moped — — — — — föra moped.

Brukas moped på väg oaktat den icke är så utrustad, som i 3 § första stycket sägs, eller i strid mot 4 §, straffes ägaren i *förstnämnda fall med böter, högst femhundra kronor, och i sistnämnda fall med dagsböter.* Om befrielse i vissa fall från ansvar för fordonets ägare samt om ansvar för annan än denne gäller vad i 65 § 1 och 3 mom. samt 70 § vägtrafikförordningen för där avsedda fall är stadgat.

Förseelse mot 3 § andra stycket eller 10 § straffes med böter, högst *femhundra* kronor. Till samma straff dömes den som, i strid mot stadgandet i 7 §, underlåter att förse typintyg eller besiktningsinstrument med sådan försäkran, som avses i nämnda paragraf, så ock den som överträder bestämmelsen i 9 §. Om den, som ertappas med att under färd icke hava medhaft handling som avses i 9 §, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han innehade sådan handling vid tiden för förseelsen, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i tillfälligt förbi-seende, vare han fri från ansvar.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1967.

¹ Senaste lydelse av 11 § se 1960: 688.

Motionsyrkandena

I de likalydande motionerna *I: 727* och *II: 897* hemställas att riksdagen 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 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.

Motionärerna yrkar vidare att erforderlig författningstext måtte utarbetas av utskottet.

I de likalydande motionerna *I: 728* och *II: 896* hemställas

1. att riksdagen vid behandlingen av proposition 100 måtte besluta avslå förslaget till lag ang. ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att bestämmelsen i vägtrafikförordningen om straff för förseelse mot 47 § 2 mom. vägtrafikförordningen icke måtte ändras.

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).

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 nämndemannaförening, 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.

De genom propositionen framlagda förslagen grundar sig på kommitténs betänkande.

Gällande bestämmelser m. m.

Utskottet torde i denna del få hänvisa till s. 15—24 i propositionen.

Allmänna synpunkter

I propositionen lämnas å s. 24—26 vissa statistiska uppgifter om trafikens och trafikmålens utveckling. Vissa ytterligare uppgifter lämnas inledningsvis i motionerna I: 727 och II: 897.

Beträffande kommitténs allmänna synpunkter och huvuddragen i förslagen ävensom remissyttrandena häröver får utskottet hänvisa till s. 26—35 i propositionen.

I denna del anförde vid lagrådsremissen *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, följande.

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 inräknade, tyder på att frekvensen nu är i stort sett sex à 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 inskräper 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 fortsatta överväganden i ämnet kommer i senare sammanhang (betänkandet s. 15 och 21).

En väsentlig del av kommitténs hittills framlagda förslag avser process-

rättsliga frågor och åsyftar förenklingar i handlägningsformerna 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 handlägningsuppgifter av skilda slag inte tar i anspråk mer kvalificerad personal än uppgiftens art kräver. Det är också betydelsefullt att överväga, om inte handlägningsrutinerna 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 handlägningsfrågor 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. Allmänhet 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 iaktogs 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 belegg för att man noga har övervägt just om rättssäkerhetssynpunkter kan trädas för när genom sådan förenkling som kom i fråga. Den utveckling i förenklade 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 anförtrodd 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 parkeringsbottslagen.

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 handläggningsformerna 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 anordnar 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

Kommitténs förslag och remissyttrandena häröver återfinnes i propositionen å s. 39—48.

Departementschefen uttalar i denna del.

Ett straffstadgande utformas i svensk lagstiftning traditionellt så att beskrivningen av den brottsliga gärningen följs av en straffskala, som uppger 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 misshandel 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 brottsmålsprocessen 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 underlåtas 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 domstolarnas 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 uppläggnings 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 understrukit 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 tjäna syftet att hos trafikanterna inskräpa 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 möj-

ligheter 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, motorcykel, 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 avvissats 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 dagsböter. Det huvudsakliga motivet för kommitténs förslag i detta ämne är önskemålet att skapa tillräckliga förutsättningar för att införa ett polisbötessförfarande. Den handlägningsform 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 polisbötessystemet 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 polisbötessförfarande skall på vanligt sätt antecknas i körkortregistret, vilket inte är fallet med överträdelser som faller under parkeringsbotslagen.

Utan att föregripa mitt ställningstagande i detalj till kommitténs polisbötessystem 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 eftersträfvade 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 polisbötessförfarande. 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 dagsbotsutredningar 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 polisbötessystem gör att betänkligheterna mot en reform i denna riktning måste vika. På åtskilliga håll utomlands har man redan hunnit få gynnsamma erfarenheter av polisbötessystem 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 polisbötessystem 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 polisbötessystem, 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 högerspalten i denna förteckning angivna föreskrifterna.

65 § vägtrafikförordningen

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

67 § vägtrafikförordningen

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

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

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

omkörning av annat fordon strax före eller på övergångsställe	47 § 2 mom.
signalering	47 § 3 mom. första stycket
skyldighet att lämna företräde vid korsande möte	48 § 1 och 3 mom.
fordonsförarens särskilda förpliktelser 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 fordons last	52 § 2 mom.
fordons bredd m. m.	54 § 2 mom.
bogsering av fordon m. m.	55 § 1 mom. och 2 mom. första stycket
hastighetsbestämmelser för fordon	56 § 1, 2, 3 och 4 mom.
<i>68 § vägtrafikförordningen</i>	
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.
<i>11 § förordningen den 5 maj 1960 om mopeder</i>	
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: 180. 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.

Motionerna. I motionerna I: 727 och II: 897 hemställs att straffskalan beträffande vårdslöshet i trafik måtte bibehållas oförändrad. Till stöd härför anför motionärerna följande.

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 bilskolor 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 pågår överläggningar 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 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.

Jämväl i motionerna *I: 728* och *II: 896* yrkas *avslag* på propositionen såvitt avser förslaget om ändring i trafikbrottslagen. I dessa motioner anföres härom följande.

Vårdslöshet i trafik är ett brott som ofta är svårbedömbart till sin karaktär. Icke sällan rör det sig om besvärliga bevisvärderingar. De bedömningar som skall göras blir svåra inte minst därigenom att de icke sällan är av närmast icke-juridisk karaktär. Enligt vår uppfattning bör mål angående vårdslöshet i trafik även i fortsättningen handläggas av domare jämte nämnd. Riksdagen har också vid flera tillfällen uttalat att bevisprövningsfrågor bör avgöras av flera domare.

Därtill kommer att nämndemannainstitutionen har en viktig uppgift att fylla som förmedlare till allmänheten av kunskap om underdomstolarnas

praxis. Denna funktion är särskilt viktig beträffande de ofta förekommande fallen av vårdslöshet i trafik. I trafikmålen är det dessutom av väsentlig betydelse att kunna tillgodogöra sig den allmänna kunskap och kännedom som nämndemännen besitter. Dessutom är förhållandet i trafikmål ofta det att den åtalade bestriider ansvar för brott. Det torde sannolikt stärka tilliten till domstolens oväld om den åtalade i sådant fall dömes icke av ensam domare utan av domare jämte nämnd, så mycket mer som en fällande dom i mål om vårdslöshet i trafik icke blott medför straffpåföljd utan ofta även återkallelse av körkort.

Då vi således anser att vårdslöshet i trafik fortfarande bör bedömas av domare jämte nämnd förfaller jämväl det processuellt betingade kravet att ta bort fängelsepåföljden ur straffskalan.

I sistnämnda motioner, I: 728 och II: 896, behandlas också frågan om de föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen. I denna del uttalar motionärerna.

Ytterligare en ändring i propositionen är enligt vår mening önskvärd. Bland de trafikförseelser vilka föreslås kunna föranleda ordningsbot märkes omkörning av fordon på eller strax före övergångsställe. Denna förseelse är i många fall av den beskaffenheten att den inte lämpar sig för ordningsbotssystemet. Sådan omkörning torde som regel utgöra vårdslöshet i trafik och det är enligt vår mening olämpligt att den blir föremål blott för ordningsbetspåföljd.

Föreläggande av ordningsbot

Beträffande kommitténs förslag och remissyttrandena torde utskottet få hänvisa till s. 54—78 i propositionen.

Departementschefen anför i denna del följande.

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 ordningsföreseelser.

När nu trafikmålskommittén har lagt fram ett förslag till lag i ämnet, anser jag tiden vara mogen att från mera allmänna synpunkter än dem 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 straffföreläggandeinstitutet. Ett polisbötesystem skulle inte innebära annat än att en viss del av de förseelser som nu faller inom tillämpningsområdet för straffföreläggande — 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 polisbötesystem. 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 anförtrots 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 vilken 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 försämrats. 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 polisbötessystem. 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 polisbötessystem på ett vidare område än det som vi hittills har prövat genom parkeringsbotsförfarandet.

Bland de skäl som talar för ett polisbötessystem 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 polisbötessystem med vår rättsordning.

Trafikmålskommitténs förslag om ett sådant system har i huvudsak föl-

jande 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 handläggningsform. Kommittén har närmare övervägt endast trafik- och fylleriförseelser och kommit till slutsatsen att förfarandet bör användas vid förseelser 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 tillämpningsområdet. 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 utpräglad 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 tilläggs 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 skönmässig 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 vinnas 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 omintetgöra den snabbhet och de praktiska fördelar i övrigt som följer med ett polisbötesystem. 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 polisbötesystem bör kunna lämna därefter 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 polisbötesystem, 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 ordning behålls. Den preventiva effekten av beivrandet skulle försvagas, om registreringen upphörde.

Kommittén har föreslagit att u t f ä r d a n d e t 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 hävdats 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 g o d k ä n n a n d e 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 stör-

re 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 återopande 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 försämras. De farhågor som i detta avseende har uttalats särskilt från polishåll bör inte lämnas obeaktade. Jag är därför inte beredd att f. n. förorda 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 polisbötesystemet. En del remissinstanser har dock anfört 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 polisbötesystemet. 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 förordat 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 polisbötesystem införs enligt de grundläggande principerna i kommitténs förslag men med några undantag och modifikationer. Detta kräver *l a g s t i f t n i n g*. Lagreglerna torde lämpligen böra sammanföras i en särskild lag. I enlighet härmed har förslag till lag i ämnet upprättats inom justitiedepartementet. Beträffande övriga delarna 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 kommitté-

betänkandet 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 uppdagas 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 trafiksäkerhet.

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 hastighets-

överträdelse 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 höggradig 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 in-

stitutets användning till åtskilliga andra typer av förseelser inom penningbottsområdet. Närmare överväganden härom finns det dock inte anledning att gå in på i nuvarande läge.

Motioner. I motionerna I: 727 och II: 897 behandlas även frågan om ordningsbot. Motionerna har i denna del följande innehåll.

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 strafföreläggande, 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 blir 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 medför 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 polismanns föreläggande av ordningsbot tolkas som ett erkännande och åberopas, när sedan ersättningskravet framställs. Den som godtog polismanns 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 får icke 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 icke 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.

Parkeringsbotslagen

Beträffande gällande rätt, kommitténs förslag och remissyttrandena, får utskottet hänvisa till s. 87—95 i propositionen.

Departementschefen anför i denna del följande.

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 handlägningsform 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 förordnat 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 anföras 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 allvarligare 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 parkeringsbottsområdet.

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 motiverat 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 prövas.

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

Strafföreläggande

Beträffande *strafföreläggandets tillämpningsområde*, kommitténs uttalanden och remissyttrandena i denna del, får utskottet hänvisa till s. 97—102 i propositionen.

Departementschefen uttalar härom följande.

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 remissbehandling. För egen del kan jag instämma i kommitténs uppfattning att det förhållandet att målsägande finns inte bör påverka handlägningsformen 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 denna inställning i målet. Kommittén har i det avseendet förordat olika lösningar för ansvarsdelen av ett mål och för skadestandsfrågan.

Enligt kommitténs mening bör målsäganden självmant 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 bedömningsfrågor 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.

Motioner. I motionerna *I: 727* och *II: 897* aktualiseras frågan om målsägandes ställning vid strafföreläggande. Motionärerna anför till stöd för sitt yrkande i denna del.

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 upplärade, innan ansvarsfrågan får provas 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 helopp.

Beträffande vissa frågor om *godkännande av strafföreläggande och om besvär* får utskottet, såvitt avser gällande rätt, kommitténs förslag och remissyttrandena hänvisa till propositionen s. 104—108.

Departementschefen uttalar i denna del följande.

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 ordningsbottsystemet i inledningsskedet prövas 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 *b e s v ä r ö v e r s t r a f f ö r e l ä g g a n d e* 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 besvär förfarandet 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 besvärproceduren vid ordningsbottssystemet föreslås anknyta till de besvärregler som skall gälla för strafföreläggande.

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

Ensamdomarkompetensen i brottmål

Kommitténs ställningstagande och remissyttrandena häröver återfinnes på s. 109—116 i propositionen.

Departementschefen gör i denna del följande uttalande.

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 ensamdomare skall vara behörig är att i målet inte förekommer anledning att målsägande 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 vårdslöshet i trafik, som inte är grov, kommer ensamdomares behörighetsområde i viss mån att vidgas även om gällande domförhetsregler inte ändras. Eftersom straffet för vårdslöshet i trafik kan bli enbart böter, faller mål om sådant 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 tillmäts betydelse annat än när målsäganden 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 betydelse 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 an-

ledning 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 annat 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 skade-

ståndsyrkande 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.

Övrigt

Om de i propositionen behandlade möjligheterna till ytterligare processuella förenklingar i mindre brottmål och beträffande den i propositionen redovisade specialmotiveringen till vissa av lagförslagen får utskottet hänvisa till propositionen s. 119—146.

Lagrådet

Lagrådets yttrande återfinnes å s. 153—158 i propositionen.

De jämkningar av de till lagrådet remitterade förslagen, som lagrådet har förordat, har vidtagits, se propositionen s. 159.

Utskottet

I förevarande proposition framlägges förslag som syftar till rationalisering av polisens, åklagarnas och domstolarnas arbete särskilt med trafikmålen genom ändring av straffstadgandena för vissa ofta förekommande trafikbrott och trafikförseelser kombinerad med en utvidgning av möjligheterna att använda förenklade handläggningsformer.

En central ställning bland reformerna intar förslaget till lag om föreläggande av ordningsbot, avsett att möjliggöra enkel och snabb handläggning av vissa ordningsförseelser, främst trafikförseelser, för vilka ej stadgas svårare straff än böter omedelbart i penningar. Förslaget innebär att polisman får rätt att under vissa förutsättningar ta upp frågan om ansvar för sådana förseelser genom att förelägga den misstänkte ett bötes-

straff, kallat ordningsbot, till godkännande. Föreläggandet skall i normalfallet meddelas i omedelbart samband med förseelsen. Ordningboten för skilda förseelser skall bestämmas 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 avgöra vilka förseelser som får beivras med stöd av lagen. I anslutning till detta polisbötessystem framlägges förslag om övergång från dagsböter till penningböter beträffande åtskilliga förseelser i vägtrafikförordningen och mopedförordningen. Över sistnämnda förslag hemställas endast om riksdagens yttrande.

I de likalydande motionerna I: 727 och II: 897 framhålls att ordningsbot icke bör tillämpas på gärningar i anledning av vilka talan om enskilt anspråk kan föras. Dessutom hemställer motionärerna att riksdagen måtte uttala att behörigheten att utfärda ordningsföreläggande endast bör anförtros polispersonal med särskild utbildning och erfarenhet inom trafikpolisen och att från polisens sida icke får övas påtryckning för att förmå den misstänkte att godta ordningsbot. I de likalydande motionerna I: 728 och II: 896 beröres frågan om vilka trafikförseelser som bör kunna föranleda ordningsbot. Motionärerna godtager propositionens förslag utom såvitt avser **omkörning av fordon på** eller strax före övergångsställe. Denna förseelse är nämligen enligt motionärerna i många fall av sådan beskaffenhet att den inte lämpar sig för beivrande genom ordningsbot.

Den föreslagna lagen om ordningsbot bygger — liksom propositionen i övrigt — på ett delbetänkande av trafikmålskommittén. Huvudlinjerna i kommitténs förslag om ordningsbot har vid remissbehandlingen tillstyrkts eller lämnats utan erinran i det övervägande antalet yttranden och har även godtagits av departementschefen. Utskottet delar uppfattningen om lämpligheten av att införa ett polisbötessystem. Ett genomförande av det framlagda förslaget medför inte blott uppenbara fördelar ur arbetssynpunkt utan även möjlighet att snabbare och effektivare än nu ingripa mot mindre trafikförseelser. Med hänsyn till att det är fråga om ett nytt och oprövat förfarande delar utskottet den i propositionen uttalade meningen att lagen till en början bör tillämpas endast i vissa polisdistrikt. Om erfarenheterna av en sådan försöksverksamhet blir goda är det enligt utskottets mening emellertid lämpligt att lagen får generell giltighet så att samma förseelse beivras i enahanda ordning över hela riket. Vad gäller den motionsvis berörda frågan om användande av ordningsföreläggande då skadeståndsanspråk förekommer vill utskottet anmärka att de förseelser, som skall kunna föranleda ordningsbot, mycket sällan medför skada för annan. För de fall då dock skada uppstår skall enligt departementschefen gälla att föreläggande får utfärdas endast om målsäganden förklarar sig inte vilja framställa ersättningsanspråk eller uppgörelse träffats om ersättningen. Härigenom får betryggande garantier anses föreligga för att måls-

ägandens rätt icke trädes för när. Vad gäller den i de nu berörda motionerna I: 727 och II: 897 aktualiserade frågan vilka polismän som skall få utfärda föreläggande vill utskottet ansluta sig till vad som förordats i propositionen om att en viss differentiering bör ske så att förseelser som inte är av det enklaste slaget blir handlagda av polismän med särskilda kvalifikationer. I dessa motioner understrykes vidare angelägenheten av att tillräcklig utbildning beredes den polispersonal som skall få behörighet att utfärda ordningsföreläggande. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning och förutsätter att, såsom departementschefen uttalat, detta krav kommer att bli tillgodosett. Vid utbildningen torde bl. a. uppmärksammas att det nya systemet tillämpas så att det goda förhållandet mellan polis och allmänhet bibehålles. Självfallet får som motionärerna framhållit den misstänkte icke under några omständigheter utsättas för påtryckning att godkänna föreläggandet. Angående spörsmålet om vilka förseelser som i samband med förslaget om ordningsbot bör beläggas med penningböter har i propositionen följande lösning förordats. 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 svårare art, bedömes såsom vårdslöshet i trafik, bör i enlighet härmed beläggas med penningböter i vägtrafikförordningen. Utskottet godtar denna urvalsmetod. Härav följer att utskottet icke kan biträda förslaget i motionerna I: 728 och II: 896 att förseelse mot förbudet att företa omkörning av annat fordon strax före eller på övergångsställe alltid skall bestraffas med dagsböter. Utskottet delar dock motionärernas uppfattning, att förseelser av detta slag bör bedömas relativt strängt och att det är angeläget att man med kraft ingriper också då de är av ordningskaraktär. Detta syfte tillgodoses emellertid enligt utskottets mening bäst genom polishötessystemet. Härigenom blir det nämligen möjligt att på platsen ingripa mot fordonsföraren och detta torde ha bättre preventiv effekt än de möjligheter som i dag står till buds. Dessa förseelser lämnas nämligen nu ofta obeivrade under lång tid på grund av tids- och personalbrist hos polis- och åklagarmyndigheter samt domstolar. Propositionens förslag i nu behandlade delar har ej heller i övrigt föranlett erinran från utskottets sida.

I propositionen föreslås vidare att lagen om parkeringsbot skall bli tillämplig på flera typer av parkeringsförseelser än för närvarande. Dessutom förordas att Kungl. Maj:t skall kunna bemyndiga rikspolisstyrelsen att besluta om lagens tillämpning i geografiskt hänseende. Utskottet tillstyrker dessa förslag.

Vad gäller ändringarna i rättegångsbalken för att öka möjligheterna att använda förenklade handläggningsformer i bötesmål föreslås i motsats till vad som nu gäller att strafföreläggande skall kunna användas även när målsägande finns. Endast i de fall då målsäganden har förklarat att han

ämna för skadeståndstalan eller begärt att åtal skall väckas avses att strafföreläggande ej skall få användas. Handläggningen av besvär över strafföreläggande föreslås bli överförd från hovrätt till underrätt. Vidare förordas en förlängning från en månad till ett år av besvärstiden. Frågan om målsägandens ställning vid strafföreläggande beröres i motionerna I: 727 och II: 897. Motionärerna anser att strafföreläggande skall få utfärdas endast om det enskilda anspråket blivit reglerat eller målsäganden förklarat att han icke har något att erinra mot att strafföreläggande utfärdas. Av propositionen framgår att departementschefen avser att meddela föreskrift av den innebörden att innan strafföreläggande utfärdas målsäganden, om det kan ske, skall beredas tillfälle att angiva huruvida han ämnar föra skadeståndstalan. Det kommer sålunda att fordras en viss aktivitet från målsägandens sida för att han skall kunna utnyttja den processuella för månen att få framställa skadeståndsanspråk i samband med ansvarstalan. Detta förfarande, som ej torde innebära någon större förändring i förhållande till vad som nu gäller, är enligt utskottet tillfredsställande. Av praktiska skäl kan man nämligen inte fordra att åklagaren alltid skall förvissa sig om att målsäganden inte har erinran mot att strafföreläggande utfärdas. Utskottet har ej heller erinran mot vad som förordats angående besvär över strafföreläggande.

I propositionen föreslås därjämte att rättegångsbalkens stadganden om ensamdomares behörighet ändras. Till skillnad från gällande bestämmelser förordas sålunda att lagfaren domare utan nämnd skall kunna avgöra bötesmål även om målsägande finns och skadeståndsanspråk framställs. Ett genomförande av propositionens förslag i denna del medför uppenbarligen att bevisprövning i avsevärt större utsträckning än för närvarande anförtros ensamdomare. Såsom riksdagen tidigare uttalat bör visserligen i detta avseende restriktivitet iakttas. De mål som emellertid avses skola avgöras av ensamdomare är i regel av relativt enkel beskaffenhet. Vid bedömandet av förslaget måste också beaktas den alltmer ökade arbetsbördan hos domstolarna och angelägenheten av att nämnd endast tas i anspråk där det är sakligt grundat. På grund av det sagda och då förslaget medför avsevärda fördelar ur rationaliseringssynpunkt samtidigt som kravet på rättssäkerhet ej kan anses åsidosatt tillstyrker utskottet att ensamdomarkompetensen vidgas på förslaget sätt. Utskottet vill dock understryka att det uppenbarligen i åtskilliga bötesmål med hänsyn till målets svårighetsgrad och karaktär i övrigt föreligger behov av att nämnd medverkar. Såsom departementschefen uttalat torde bestämmelser härom icke lämpligen upptas i lagen utan det får ankomma på domaren att i det enskilda fallet avgöra om nämnd skall delta. Utskottet förutsätter dock att vederbörande domare kommer att föranstalta om nämnds medverkan i de mål av ovan angiven beskaffenhet där han icke anser lämpligt att målet handläggs av ensamdomare. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att,

oaktat den utvidgade behörigheten för ensamdomare kan antas få stor praktisk betydelse, utskottets ställningstagande ej är uttryck för en principiell inställning till frågan om nämnds medverkan i underrätt. Detta spörsmål får prövas i ett senare sammanhang och i belysning av ett mer allsidigt material än det nu föreliggande.

Frågan hur de talrika målen om vårdslöshet i trafik skall handläggas har avgörande betydelse för verkningarna av reformerna angående strafföreläggande och ensamdomarkompetensen. I propositionen föreslås att fängelse skall utmönstras ur straffskalan för detta brott. Härigenom skulle alltså huvudparten av trafikmålen kunna handläggas i förenklad ordning. Såväl i motionerna I: 727 och II: 897 som i motionerna I: 728 och II: 896 har emellertid yrkats avslag å propositionens förslag i denna del. I det förstnämnda motionsparet anföres att förslagets genomförande kommer att uppfattas som ett uttryck för en mildare bedömning från samhällets sida av trafikbrotten när i stället en skärpning skulle vara ett värdefullt stöd åt strävandena för ökad trafiksäkerhet. Vidare uttalas att en ändring i den svenska trafikbrottslagen skulle försvåra den enhetlighet i nordisk lagstiftning på området, som är av särskild betydelse på grund av den kommande övergången till högertrafik. I motionerna I: 728 och II: 896 hävdas att mål om vårdslöshet i trafik även i fortsättningen bör handläggas av domare jämte nämnd. Dessa mål innefattar nämligen enligt motionärerna ofta besvärliga bevisvärderingar och bedömningar av närmast icke-juridisk karaktär som bör göras av flera domare. Det framhålles också att nämnden i dessa mål har en viktig uppgift att fylla som förmedlare till allmänheten av kunskap om underdomstolarnas praxis. Vad gäller frågan om det nordiska samarbetet på vägtrafikens område vill utskottet erinra om att detta närmast är inriktat på att få till stånd överensstämmande trafikregler inom de nordiska länderna. En ändring av straffstadgandet beträffande vårdslöshet i trafik torde därför inte föregripa detta arbete. Ej heller föreligger ur straffmätningssynpunkt behov av att bibehålla fängelse i straffskalan. Trafikbrott som förskyller frihetsstraff bedöms nämligen regelmässigt såsom grov vårdslöshet i trafik och möjligheten att döma till fängelse för vanlig vårdslöshet i trafik torde aldrig utnyttjas. Utskottet vill i sammanhanget uttala sin anslutning till departementschefens uppfattning att utmönstrandet av fängelse som påföljd för vårdslöshet i trafik inte bör föranleda en mildare syn på trafikbrottsligheten. Vad slutligen gäller om man av processuella skäl bör bibehålla fängelsestraffet vill utskottet framhålla att det övervägande antalet trafikmål icke torde vara mer svårbedömda än övriga bötesmål. Trafikmålen bör alltså i enlighet med utskottets ställningstagande ovan i regel kunna avgöras av ensamdomare. Utskottet vill dock ånyo erinra om att, därest ett mål på grund av t. ex. omfattande bevisvärdering är invecklat eller vidlyftigt,

nämnd bör medverka i rätten. Av det sagda framgår att utskottet avstyrker bifall till motionerna såvitt nu är i fråga.

Utskottets behandling av de förevarande lagförslagen har i övriga här ej särskilt behandlade delar icke föranlett erinran eller uttalande från utskottets sida.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte bifalla det genom förevarande propositionen, nr 100, framlagda förslaget till lag om föreläggande av ordningsbot;

B. att motionerna I: 727 och II: 897, såvitt avser ordningsbot, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

C. att riksdagen måtte bifalla det genom propositionen framlagda förslaget till lag angående ändring i lagen den 9 december 1960 (nr 683) om parkeringsbot;

D. att riksdagen måtte, med avslag å motionerna I: 727 och II: 897, såvitt avser strafföreläggande, bifalla det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i rättegångsbalken;

E. att riksdagen måtte, med avslag å följande motioner, nämligen

1) I: 727 och II: 897, såvitt avser vårdslöshet i trafik, samt

2) I: 728 och II: 896, såvitt avser yrkandet under 1, bifalla det genom propositionen framlagda förslaget till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott;

F. att riksdagen med avslag å motionerna I: 728 och II: 896, såvitt avser yrkandet under 2, i anledning av de vid propositionen fogade förslagen till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) och till förordning angående ändrad lydelse av 11 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet i denna del anført.

Stockholm den 12 maj 1966

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Erik Svedberg, Ernulf, Arvidson, Lundin, Ferdinand Nilsson, Helge Karlsson, Lidgard och fru Lilly Olsson;

från a n d r a kammaren: fru Gärde Widemar, fru Johansson, herr Ekström i Björkvik, fru Kristensson, fru Löfqvist, herrar Gustafsson i Borås, Martinsson och Larsson i Norderön.

Reservationer

I. vid utskottets hemställan *under punkt D* av herrar *Ferdinand Nilsson* och *Larsson* i Norderön;

II. vid utskottets hemställan *under punkt E* av herrar *Ernulf, Ferdinand Nilsson, Lidgard*, fru *Kristensson*, herrar *Gustafsson* i Borås och *Larsson* i Norderön, vilka ansett

dels att det avsnitt på s. 50 och 51 i utskottets utlåtande, som börjar »Frågan hur de talrika målen» och som slutar »såvitt nu är i fråga.» bort ha följande lydelse:

Vad härefter angår frågan hur de talrika målen om vårdslöshet i trafik skall handläggas föreslås i propositionen att fängelse skall utmönstras ur straffskalan för detta brott. Härigenom skulle alltså — — — (lika med utskottet) — — — kunskap om underdomstolarnas praxis. Utskottet delar de i motionerna framförda betänkligheterna mot att ändra straffskalan för vårdslöshet i trafik. Därest man slopar möjligheten att ådöma fängelse för detta brott torde detta sålunda komma att uppfattas som ett uttryck för en mildare syn på trafikbrottsligheten och leda till en sakligt omotiverad sänkning av straffreaktionen. Detta synes särskilt otillfredsställande i dagens läge, då trafikolyckorna visar en fortsatt stegring. Vidare talar starka skäl för att nämnd bör medverka i mål om vårdslöshet i trafik. Dessa mål innefattar nämligen ofta svårbedömda bevispörsmål där det gäller att väga oförenliga utsagor mot varandra. Många remissinstanser som har särskild erfarenhet på området, såsom flertalet hovrätter, domstolskommittén och häradsövdingföreningen, har också framhållit värdet av nämnds medverkan vid bevisprövningen i dessa mål. Dessutom uppkommer här stundom frågor av icke-juridisk art, där nämndens sakkunskap kan vara av värde. Härtill kommer också att nämndens medverkan särskilt i trafikmålen synes ägnad att öka tilliten till domstolarna. Vidare bör beaktas att avskaffandet av nämnd i mål om vårdslöshet i trafik får — i motsats till bötesmål — så stor praktisk betydelse att lagändringen i realiteten kommer att innebära ett föregripande av den domstolskommittén anförtrodda uppgiften att utreda spörsmålet om nämnds medverkan i underrätt. De skäl som nu anförts talar enligt utskottets mening i så hög grad mot borttagande av fängelse

ur straffskalan för vårdslöshet i trafik att de effektivitetssynpunkter som åberopas för propositionens förslag måste vika.

dels ock att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till följande motioner, nämligen

1) I: 727 och II: 897, såvitt avser vårdslöshet i trafik, samt

2) I: 728 och II: 896, såvitt avser yrkandet under 1),

måtte avslå det genom propositionen framlagda förslaget till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

Särskilt yttrande

av herr *Ferdinand Nilsson*.

I propositionen fästes uppmärksamheten på en anhopning av trafikmål som utgör en betydande belastning av polis-, åklagare- och domstolsorganisation i en omfattning som mångenstädes medför allvarliga svårigheter att medhinna ärendenas erforderliga behandling inom en något så när rimlig tid. Propositionens metod att bemästra svårigheterna innebär dels ändring av straffbestämmelserna i uppmjukande riktning, dels också en utvidgning av möjligheterna av en förenkling av handläggningsformer.

Det synes kunna resas vägande principiella invändningar mot en så beskaffad utveckling av rättsvården på ett område där frekvensen beträffande förseelser och olycksfall i trafik är klart otillfredsställande. I första hand synes förbättrade resurser för trafikbestämmelsernas effektiva hävdande vara en utväg, som i vårt gamla svenska rättssamhälle närmast är att anbefalla.

I propositionen anges att erfarenheterna i uti angiven riktning skulle vara goda. Andra meningar framföres emellertid i sådant hänseende. I motionerna I: 727 och II: 897 är sålunda uppfattningen klart en annan, och däri uttalas att varje eftergift åt dem som sätter sig över trafikföreskrifter och trafikregler är ägnad att minska respekten för trafiklagstiftningen. Exempel från utlandet — närmast från Österrike och Tyska förbundsrepubliken — anges visa att tvärtom skärpt trafiklagstiftning medfört en markant nedgång i antalet svåra trafikolyckor. Detta synes visa att samhällets reaktion i form av strängare påföljder vid vårdslöshet i trafik haft påtaglig effekt. Från andra håll har angivits att erfarenheterna från utlandet icke varit ensartade.

För närvarande pågår överläggningar i syfte att söka ernå nordisk enighet inom trafiklagstiftningen i alla viktiga punkter. Att under sådana förhållanden vårt land skulle föregripa dessa överläggningar genom uppmjuk-

ning av straffbestämmelser och mera summariskt domsförfarande förefaller icke ur någon synpunkt lämpligt. Man kan inte ena året gå denna väg för att kanske om någon tid åter skärpa bestämmelserna. Skulle däremot erfarenheterna inom och utanför vårt land ge vid handen att man verkligen skall gå den mjukare vägen är en sådan ändring lättare att genomföra än ett rättligt fram-och-tillbaka. Det är rimligt att man i detta läge går försiktigt fram.

Under alla förhållanden berättigade synes kraven i motionerna I: 727 och II: 897 på att endast polispersonal med särskild utbildning och erfarenhet inom trafikpolisen skall erhålla behörighet att förelägga ordningsbot samt att ordningsbot och strafföreläggande endast skall användas i de fall då klart ådagalägges att målsägandeanspråk som kan föreligga blivit betryggande tillgodosedda.