

Nr 31

Utlåtande i anledning av väckt motion om ändring av vägtrafikförordningens bestämmelser om förmyndaransvar.

Tredje lagutskottet har behandlat en i riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 31 av herr *Gustafsson* i Borås.

I motionen hemställs »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla om sådan ändring av vägtrafikförordningens förmyndaransvar att nuvarande bestämmelser uppmjukas».

Över motionen, för vars innehåll nedan redogöres, har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtanden från riksåklagar ämbetet, hovrätten över Skåne och Blekinge samt rikspolisstyrelsen. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Föreningen Sveriges häradsövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare samt Sveriges advokatsamfund genom dess styrelse.

Riksåklagarämbetet har överlämnat yttrande från Föreningen Sveriges statsåklagare.

Gällande rätt m.m.

I *vägtrafikförordningen* den 28 september 1951 (VTF) finns i 2—8 §§ bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. 11 § innehåller bestämmelser om registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande, 12 § om fordons brukande enligt interimslicens och 13 § enligt saluvagnslicens, 14 och 15 §§ om besiktning som är erforderlig för registerföringen samt 16—20 §§ om registreringsförfarandet.

Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ VTF eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren enligt 65 § 1 mom. straffas med dagsböter, om förseelsen avsett motordrivet fordon eller släpfordon, och eljest med böter, högst trehundra kronor. Till straff skall dock ej dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg endast 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.

Enligt 65 § 2 mom. är ägaren förfallen till dagsböter om det motordrivna fordonet eller släpfordonet brukas i strid mot bl. a. registreringsbestämmelser.

Bihang till riksdagens protokoll 1966. 9 saml. 3 avd. Nr 31

serna i 11 § och vissa av bestämmelserna om fordonets brukande enligt licenser.

Visar ägare i fall, som avses i 1 eller 2 mom. av förevarande paragraf, att han iakttagit vad på honom ankommit till förhindrande av fordonets brukande, är han enligt 3 mom. fri från ansvar. Har förseelse, som i 1 eller 2 mom. sägs, skett och ägde föraren vetskap om hindret för fordonets brukande, är även han förfallen till ansvar.

Om registrering av motorfordon, av traktor med gummihjul eller band eller av släpfordon inte sökes inom föreskriven tid på sätt närmare stadgas i 17 § straffas den felande enligt 65 § 4 mom. med dagsböter.

Vidare straffas enligt samma moment med böter, högst trehundra kronor, den som enligt VTF är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret och som underlåter att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid.

Om någon, som genom lagakraftvunnen dom dömts till ansvar för förseelse, som avses i 4 mom., underlåter att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, äger länsstyrelse att vid viten, som tillika må av länsstyrelsen utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

Enligt 70 § 1 mom. VTF skall de för ägare av fordon stadgade ansvarsbestämmelserna i fråga om fordon, som tillhör staten eller kommun, äga tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, drabbas den överordnade av ansvar, som här avses. Dessa ansvarsbestämmelser skall enligt 2 mom., i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne.

Om moped brukas på väg trots att den inte är utrustad på sätt föreskrives i 3 § *förordningen den 5 maj 1960 om mopeder* eller i strid mot vissa bestämmelser om besiktning enligt 4 § straffas ägaren med dagsböter (11 §). 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 § VTF för där avsedda fall är stadgat.

Föres moped av barn, som ej fyllt femton år, straffas enligt 11 § tredje stycket mopedförordningen den, som har vårdnaden om barnet, eller, om förseelsen begåtts av barnet i anställning hos arbetsgivare, den sistnämnde med dagsböter, såvida han underlåtit att göra vad på honom ankommit för att förekomma densamma. Med dagsböter straffas också den, som eljest tillåter barn, vilket ej fyllt femton år, att föra moped.

I anslutning till motionärens påpekande att det finns vissa möjligheter för förmyndaren att undgå straffansvar må följande bestämmelser nämnas.

Om brottet är obetydligt och klart ursäktligt äger polisman enligt 14 § *polisinstruktionen* den 3 december 1965 underlåta att avge rapport eller att vidarebefordra rapport till åklagare och i stället låta saken bero vid påpekande eller erinran till den felande.

Jämlikt 20 kap. 7 § *punkt 1 rättegångsbalken* kan åklagaren besluta att inte tala å brott om det är uppenbart, att i händelse av lagföring annan påföljd än böter inte skulle komma att ådömas och att den misstänktes lagföring inte är påkallad från allmän synpunkt. Åklagaren har också möjlighet underlåta åtal om brottet förövats innan den misstänkte dömts för annat av honom förövat brott och vissa andra förutsättningar föreligger (punkt 2) ävensom om det i annat fall av särskilda skäl är uppenbart, att påföljd inte erfordras för att avhålla den misstänkte från vidare brottslighet och att det med hänsyn till omständigheterna inte heller eljest är påkallat att åtal väckes (punkt 3).

I 33 kap. 4 § *brottsbalken* finns bestämmelser av innebörd att lindrigare straff kan ådömas under i paragrafen närmare angivna förutsättningar. Enligt paragrafens tredje stycke, vilket stadgande trädde i kraft den 1 januari 1965, må domstol helt efterge påföljd om det på grund av särskilda omständigheter är uppenbart att påföljd för brottet ej är erforderligt.

I fråga om sistnämnda stadgande må här erinras om att strafflagberedningen föreslog ett stadgande av innehåll att den som var under 21 år kunde dömas till böter, ändå att fängelse stadgats såsom påföljd för brottet. Vidare föreslogs följande bestämmelse: För brott må bestämmas lindrigare påföljd än därför stadgats, såframt synnerliga skäl föreligger för antagande, att den lindrigare påföljden är till fyllest för den brottsliges tillrättaförande, och hinder ej möter ur allmän synpunkt; finnes uppenbart att påföljd för brottet ej är erforderlig, må den eftergivnas.

Departementschefen anförde i samband med införandet av brottsbalken och i anslutning till strafflagberedningens nyssnämnda förslag följande.

Frågan om införande av en mera generell möjlighet för domstol att i speciellt ömmande fall eller eljest då särskild anledning föreligger nedsätta eller helt efterge påföljd aktualiserades av beredningen redan i ett år 1948 framlagt förslag. Detta förslag återkom i modifierad form i 1953 års betänkande och har nu även upptagits i beredningens slutbetänkande. Helt naturligt har ett förslag av denna innebörd givit anledning till en mycket livlig diskussion. Inställningen till förslaget hos remissinstanserna är övervägande positiv, men farhågor har från flera håll framförts för en ogynnsam verkan av de föreslagna reglerna.

Givetvis har eftersträfvats, att de bestämmelser som för speciella fall medger nedsättning eller eftergift av påföljd skall täcka behovet av avvikelser från straffskalorna. Något större utrymme för ytterligare sådana avvikelser kan därför icke finnas. Vid bedömandet av behovet av en generell befogenhet för domstolarna att nedsätta eller efterge påföljd måste hänsyn även tagas till reformeringen av påföljdssystemet. Om det föreliggande förslaget

genomföres, vidgas domstolarnas möjligheter att välja lämplig påföljd dels genom att nya påföljder, såsom överlämnande till särskild vård, tillskapas och dels genom att absoluta begränsningar med hänsyn till brottens svårhetsgrad icke uppställs för tillämpningen av sådana påföljder som villkorlig dom och skyddstillsyn. Det är emellertid ej uteslutet, att även i fortsättningen i enstaka fall kan uppkomma situationer, där det anmäler sig ett klart behov av att kunna underskrida straffskalans minimum eller helt efterge påföljd för brottet. I viss utsträckning kan man komma till rätta med sådana fall genom de regler om särskild åtalsprövning, som upptagits beträffande vissa brottstyper. Även nådevägen kan anlitas. Det synes emellertid vara en brist i rättssystemet, att domstol saknar möjlighet att på ett rimligt sätt behandla brottsfall av denna typ, i den mån de bringas under dess prövning. Jag vill därför i princip ansluta mig till beredningens förslag i förevarande del. Av stor vikt är emellertid, att tillämpningen av ett stadgande av den ifrågasatta innebörden hålles inom de snäva gränser, som stadgandets syfte motiverar.

När det gäller utformningen av allmänna bestämmelser om nedsättning och eftergift av påföljd, underströk departementschefen, att det är rena undantagsfall som avses. En förutsättning för att nedsättning eller eftergift skall få förekomma måste vara att hinder icke möter av hänsyn till allmän laglydnad. Vad som från denna synpunkt kräves torde emellertid enligt departementschefen vara beroende av omständigheterna kring gärningen och gärningsmannens person, och departementschefen pekade härefter på några fall, i vilka tillämpning av en allmän bestämmelse enligt hans åsikt skulle kunna övervägas.

Departementschefen anförde härefter bl. a. följande.

När tillämpning av ifrågavarande bestämmelser överväges, bör beaktas — förutom hänsynen till allmän laglydnad — graden av sannolikhet för att gärningsmannen i fortsättningen skall avhålla sig från att begå brott. Beredningen har föreslagit, att detta uttryckligen skall anges i lagtexten. Oavsett prognosen för gärningsmannens framtida skötsamhet bör emellertid tillämpning av de föreslagna stadgandena kunna ifrågakomma i fall, då en handling inrymmer under ett lagbuds gärningsbeskrivning, men där det med hänsyn till föreliggande omständigheter skulle vara stötande för den allmänna rättskänslan att tillämpa lagbudet. Jag anser därför icke, att det angivna förbehållet bör upptagas i lagtexten.

Vidare kan här nämnas att *lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon* samt *förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt* saknar bestämmelser om förmyndaransvar för omyndigs försummelse att följa i dessa författningar givna stadganden.

Till sist må erinras om bestämmelsen i *9 kap. 3 § föräldrabalken* att underårig själv äger råda över vad han genom eget arbete förvärvat efter det han fyllt sexton år. Detsamma gäller avkastningen av sådan egendom och vad som trätt i egendomens ställe.

Rättsfall

I rättsfallet i *Svensk Juristtidning (SvJt 1960)* s. 7 var det fråga om en moped, som av omyndig brukats sedan å fordonet vidtagits sådana ändringar, att det ej längre var att anse som moped utan som annan lätt motorcykel. Förmyndaren hade enligt egen utsago förbjudit den omyndige att företa ändringarna och upplyst om det straffbara i förfarandet samt att även han i egenskap av förmyndare kunde riskera ansvar. Förmyndaren ansågs emellertid inte ha visat sig ha iakttagit vad på honom ankommit för att hindra brukandet och fälldes till ansvar för att registrering inte söktes inom föreskriven tid och för att motorecykeln brukats utan att vara registrerad.

Enligt rättsfallet *SvJt 1962* s. 35 utgör stadgandet i 70 § 2 mom. hinder mot att av den omyndige själv utkräva ansvar som ägare för bristfälligheter å motorfordon eller för underlåtenhet att göra äganderättsanmälan beträffande sådant fordon. Däremot kan enligt rättsfallet *SvJt 1961* s. 31 den omständigheten att jämlikt 70 § VTF de för ägare av fordon stadgade ansvarsbestämmelserna i VTF inte äger tillämpning å den omyndige inte befria denne från skyldighet att utge skatt enligt automobilskatteförordningen.

Frågans tidigare behandling m. m.

Enligt 1906 och 1916 års automobiltrafikförordningar svarade föraren primärt för en bils brukande och ägarens ansvar var avhängigt av dennes vetskap om förseelsen. Denna ansvarsfördelning ändrades emellertid genom 1923 års motorfordonsförordning, som stadgade ett principiellt strikt ansvar för ägare, motiverat (SOU 1922: 39 s. 163) av att ägaren men i allmänhet ej föraren hade möjlighet att avhjälpa brister å fordonet och en önskan att ägaren skulle såväl skaffa sig »bättre kunskap om de olika stadgandena i förordningen, som äga avseende på hans automobil som ock noga tillse, att denna alltjämt svarar mot dessa stadganden».

Jämlikt 1906 (29 §) och 1916 (36 §) års förordningar om automobiltrafik skulle de för automobilägare stadgade ansvarsbestämmelserna äga tillämpning i händelse bilen tillhörde någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne, samt, där automobilen ägdes av bl. a. bolag eller annan inrättning, å företrädaren härför. I fråga om bil, som tillhörde staten eller kommun skulle ansvarsbestämmelserna gälla förarens närmaste förman. Hade denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och ägde i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, skulle den överordnade drabbas av ansvar. Motorfordonsförordningen innehöll i princip samma bestämmelser; dock utsträcktes dessa att gälla även andra fordonsgrupper.

Under förarbetena till gällande förordning föreslog 1944 års trafikförfattningsutredning (SOU 1948: 34 s. 274) att frågorna om ägaransvar borde lösas enligt allmänna rättsregler och upptog i sitt förslag icke något stadgande i detta hänseende. Departementschefen föreslog emellertid i prop. 1951: 30 s. 260 regler av det innehåll, som motsvarar de i motorfordonsförordningen meddelade föreskrifterna och som numera återfinnes i 70 § VTF, samt uttalade i anslutning härtill följande.

Vad åter angår de fordon, som ägas av bolag eller liknande, torde de framställda anmärkningarna mot gällande stadganden vara befogade. Det synes sålunda stötande för rättskänslan, att den eller de, som äga företräda exempelvis ett stort bolag, skall svara såsom ägare, även då vederbörande saknar möjlighet att övervaka bolagets fordon. Å andra sidan skulle det — enligt min mening — ofta, när det är fråga om stora bolag eller jämförliga kollektiva enheter, kunna leda till osäkerhet och oenhetlighet i tillämpningen om det i varje särskilt fall enbart med ledning av allmänna rättsgrundsatser skulle avgöras, om den eller de, som äga företräda kollektivet — för bolag i regel styrelsen eller verkställande direktören — skall bära ägareansvaret eller om detta skall läggas på annan befattningshavare, och på vem detta ansvar då bör läggas. Större klarhet skulle onekligen vinnas, om till ledning för avgörandena funnes uttryckliga bestämmelser. För min del anser jag övervägande skäl tala för att sådana bestämmelser upptagas i vägtrafikförordningen. Såsom huvudregel lärer då bära bibehållas den nu i 33 § motorfordonsförordningen meddelade föreskriften. Till denna skulle så anknytas nödiga undantagsstadganden. Dessa torde bära utformas i huvudsaklig överensstämmelse med de föreskrifter, vilka redan gälla för arbetstids- och butiksstängningslagstiftningens vidkommande. Möjlighet lärer sålunda bära beredas kollektivet att hos statlig myndighet få viss befattningshavare godkänd såsom bärare av ägareansvaret.

I propositionen nr 68 år 1960 med förslag till förordning om mopeder m. m. behandlades frågan om förmyndares och vårdnadshavares ansvarighet för mopedförseelser, begångna av underårig. Från propositionen hämtas följande redogörelse för den särskilt tillkallade utredningsmannens ställningstaganden (s. 47—48).

Utredningen har åberopat bestämmelsen i 3 § mopedkungörelsen, enligt vilken förseelse mot 2 § samma kungörelse — d. v. s. mot föreskrifterna om hur moped skall vara utrustad — skall straffas enligt 65 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Vidare har framhållits, att enligt 70 § 2 mom. vägtrafikförordningen de för ägare av fordon stadgade ansvarsbestämmelserna skall, i händelse fordonet tillhör någon som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Slutligen har åberopats att i 3 § mopedkungörelsen givits ett särskilt stadgande för det fall att moped föres av barn, som ej fyllt 15 år, enligt vilket stadgande den skall straffas, som har vårdnaden om barnet, såvida han ej visar att förseelsen skett utan hans vetskap eller att han gjort vad på honom ankommit för att förekomma densamma.

Enligt utredningen är det till en början klart, att ansvaret för förseelser mot trafikreglerna, t. ex. rattfylleri och trafikonykterhet, olaga parkering och vårdslöshet i trafik, åvilar omyndig förare personligen.

Däremot kan enligt utredningen viss tvekan råda angående innebörden av bestämmelserna om straff för brukande av bristfälligt utrustad moped eller moped, för vilken körförbud meddelats. Den som skall straffas, är i förevarande fall ägaren och detta även om fordonet brukas av annan. Om en omyndig mopedägare brukar en bristfälligt utrustad moped eller en moped, för vilken körförbud utfärdats, skall enligt 70 § 2 mom. förmyndaren straffas. Emellertid kan enligt 65 § 3 mom. vägtrafikförordningen ägaren under vissa förutsättningar gå fri från ansvar, och fråga uppkommer då, om denna möjlighet till ansvarsbefrielse gäller även för förmyndare, som ställes till ansvar med stöd av 70 § 2 mom. sagda förordning. Enligt utredningens mening bör så anses vara fallet och detta även om fordonet brukas av den omyndige ägaren själv. Beträktningsättet bör härvidlag vara detsamma oavsett om förmyndarens ägaransvar avser försummelse av underårig eller av omyndigförklarad person. Förmyndaren synes också rimligen böra undgå ansvar, om den omyndige obehörigen brukat moped i utövning av en rörelse, som han driver på egen hand, eller vid förvaltning av egendom över vilken han enligt föräldrabalken själv äger råda. Vidare talar enligt utredningen alla skäl för att förmyndaren går fri från ansvar om den omyndige begått förseelsen under utövning av arbete eller eljest i anställning hos arbetsgivare. Denne senare bör i så fall — i analogi med vad som i allmänhet gäller om husbondeansvar — bära det ansvar som eljest åvilar förmyndaren. På sistnämnda punkt torde emellertid viss tvekan ha uppkommit i tillämpningen. Utredningen har därför föreslagit att mopedkungörelsen kompletteras med en bestämmelse om att arbetsgivare eller annan i nu förevarande sammanhang med vårdnadshavare jämförlig person skall svara för olovligt förande av moped, begånget av barn under 15 år.

Departementschefen (s. 51) uttalade i frågan följande:

På sätt framgår av den lämnade redogörelsen kan vissa av de straffrättsliga stadgandena i trafikförfattningarna, speciellt bestämmelserna i vägtrafikförordningen om förmyndares och vårdnadshavares ansvarighet för förseelser av underårig eller omyndigförklarad person, i en del situationer tänkas ge utrymme för olika tolkningar. Uppenbart är, att det inom ett rättsområde av den omfattning det här är fråga om möter stora svårigheter att utforma regler som lämnar ett otvetydigt svar på alla uppkommande spørsmål. Frågan om straffrättsligt ansvar för annans gärning utgör dessutom över huvud taget ett föga genomarbetat område av specialstraffrätten. De spørsmål, som nu aktualiserats, är knappast av den omfattning att de i och för sig motiverar en allmän översyn av hithörande bestämmelser. Det torde liksom hittills böra i tveksamma fall få ankomma på domstolarna att träffa avgörande på grundval av bl. a. de allmänna synpunkter, vilka kommit till uttryck i de författningar om vilka fråga är. I viss utsträckning finnes redan fast utbildad praxis.

Utan att gå närmare in på de särskilda frågor om tolkning av nuvarande författningar, vilka framförts i utredningens betänkande och i remissyttrandena, biträder jag emellertid utredningens åsikt att vissa förtydliganden av gällande bestämmelser får anses påkallade.

Vad härvid först angår frågan om det straffrättsliga ansvaret för förseelse, bestående i att barn under 15 år fört moped, finner jag angeläget, att ansvaret såvitt möjligt drabbar den person, som givit upphov till förseelsen eller som kan sägas ha stått närmast till att söka förebygga densamma. I åt-

skilliga fall överensstämmer denna synpunkt med bestämmelsen i nuvarande författning om att ansvaret skall åvila den som har vårdnaden om barnet. I det av utredningen anmärkta fallet, då föreseelsen äger rum under arbete eller eljest i anställning hos arbetsgivare, bör emellertid ansvaret drabba denne. I samtliga nu avsedda fall bör dock gälla, att ansvar ej drabbar annan än den, som underlåtit att göra vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Därjämte synes övervägande skäl tala för att den, som lånar ut moped till barn under 15 år eller eljest ställer moped till hans förfogande, skall drabbas av straffansvar. Bestämmelsen härom synes lämpligen kunna avfattas efter mönster av stadgandet i 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

I sammanhanget må nämnas att *statspolisintendenten* år 1962 framfört till Kungl. Maj:t önskemål om ändring av förevarande bestämmelser om förmyndaransvar i VTF. I skrivelse i september 1963 till statspolisintendenten anförde chefen för rättsavdelningen i kommunikationsdepartementets rättsavdelning att frågan upptagits för framtida överväganden i den sammanställning över reformförslag på vägtrafikens område, som upprättats inom departementet.

Vidare må antecknas att frågan om förmyndaransvaret har diskuterats i en *uppsats* av S. Lannefjord i SvJt 1957 s. 350 ff, till vilken uppsats här hänvisas.

Slutligen torde böra anmärkas att *förmyndarskapsutredningen* f. n. verkställer en översyn av förmyndarskapslagstiftningen enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 december 1964. Frågan om myndighetsåldern kommer därvid att utredas. Utredningsuppdraget beräknas pågå under hela år 1966.

Motionen

Sedan motionären redogjort för gällande bestämmelser i ämnet samt framhållit att bestämmelsen i 70 § 2 mom. VTF om förmyndaransvar innebär att förmyndare i »ett stort antal fall» skall ådömas ansvar för åtgärder vidtagna av deras myndingar anföres följande.

I dagens samhälle blir det alltmer vanligt att unga, omyndiga personer äger och brukar motorfordon. Redan från femton års ålder kan personer föra moped, från sexton års ålder motorcykel och från aderton års ålder bil. Ett stort antal affärstransaktioner mellan omyndiga förekommer beträffande motorfordon. De omyndiga företar också ofta olika slags ingrepp med sina motorfordon, t. ex. s. k. trimning av mopeder.

Det ligger i sakens natur att det många — för att inte säga de allra flesta — gånger är praktiskt omöjligt för målsman att kontrollera huruvida den omyndige äger motorfordon, huruvida föreskriven anmälnings- och registreringsskyldighet är fullgjord samt om fordonen är i föreskrivet skick utrustade

och icke några otillåtna ingrepp vidtagna med dem. Även om man väl kan förstå bakgrunden till stadgandet om målsmannaansvaret i dessa fall — nämligen en välmotiverad önskan att tillse att även motorfordon ägda av omyndiga är utrustade och registrerade på det sätt lagen föreskriver — måste man likväl finna att det i många fall förefaller orimligt att förmyndaren skall straffas för en sak han inte kunnat ha kundskap om. De omyndiga flyttar ofta på sig nu för tiden, de bor inte längre hemma, och även om de gör det är det inte säkert att den omyndige sysselsätter sig med sitt motorfordon på ett sådant sätt att förmyndaren kan kontrollera vad på honom åligger. Ungdomarna köper och säljer fordon utan att härom underätta förmyndaren, som ju kanske inte alltid är positivt inställd till denna »affärsverksamhet».

Trots att det finns av motionären redovisade möjligheter för förmyndare att undgå straffansvar, exempelvis genom rapporteftergift från polisens sida, åklagares rätt att i vissa fall medge åtalseftergift och domstols att efterge påföljd, anser motionären att man direkt i vägtrafikförordningen bör införa ett stadgande som innebär en uppmjukning av förmyndaransvaret, även om detta kanske inte helt kan avskaffas. I 70 § 2 mom. VTF skulle enligt motionären t. ex. kunna inarbetas en bestämmelse att ansvar för förmyndare eller laga målsman inte skall inträda om skäl talar mot påföljd. Ett så utformat förmyndaransvar skulle bättre svara mot den utveckling som på senare tid förekommit beträffande ungdom och motorfordon.

Remissyttrandena

Rikspolisstyrelsen förordar i likhet med motionären en uppmjukning av bestämmelsen om förmyndaransvar i 70 § 2 mom. VTF. Övriga remissinstanser förordar en utredning i ämnet. *Föreningen Sveriges statsåklagare*, vars yttrande *riksåklagarämbetet* åberopat som sitt, anser att frågan bör lösas i samband med en allmän översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser om ägaransvar, under det att *Föreningen Sveriges stadsdomare* finner frågan kunna anstå tills det blir aktuellt med en översyn av bestämmelserna om målsmannaansvar i allmänhet.

Hovrätten över Skåne och Blekinge anför i sitt remissyttrande inledningsvis följande.

Framställningen i motionen är i sak alldeles riktig. Hovrätten kan även dela motionärens uppfattning att det finns anledning överväga om vägtrafikförordningens förmyndaransvar numera kan anses lämpligt med tanke på den utveckling som på senare tid förekommit beträffande ungdom och motorfordon. Det bör observeras att i huvudsak samma regel gällt i samtliga tidigare författningar om motortrafik. Förmyndaransvaret på detta område har alltså tillkommit vid en tidpunkt då det var relativt ovanligt att underårig eller annan omyndig ägde motorfordon och då det var än mera ovanligt att den omyndiges arbetsinkomst satte honom i stånd att hålla sig med sådant fordon.

Redan den omständigheten att förmyndaransvaret har tillkommit under helt andra förhållanden än de nuvarande kan vara en anledning att överväga dess lämplighet. Detta gäller så mycket mera som det har visat sig kunna leda till resultat som icke kan sägas vara önskvärda och riktiga.

Även *rikspolisstyrelsen* betraktar förevarande bestämmelser som otidsenliga och anför i anslutning härtill.

Vid tillkomsten av förenämnda bestämmelser hade man uppenbarligen icke anledning räkna med den utveckling som skett under senare år. Det förekommer i allt större utsträckning att ungdomar i åldern 15—21 år skaffar sig fordon. Som i motionen framhålles är det icke tilltalande att förmyndaren ålägges ansvar för att dessa fordon är utrustade och registrerade på sätt lagen föreskriver, särskilt om — såsom ofta är fallet — fordonet och den omyndige ägaren befinner sig på annan ort än förmyndaren och den sistnämnde saknar vetskap om fordonets existens. Det är ej heller tilltalande att försumliga ungdomar i denna åldersgrupp såsom ägare ej kan åläggas ansvar för dylika förseelser medan de däremot får svara för exempelvis brukande av obeskattat fordon liksom för underlåtenhet att vidmakthålla trafikförsäkring för fordonet, skillnader som för det allmänna rättsmedvetandet måste te sig främmande. Bestämmelserna är otidsenliga även från den synpunkten att under senare år ett stort antal omyndiga utlänningar inflyttat i landet och här skaffat sig fordon, för vilka något ägaransvar aldrig kan utkrävas, då ungdomarnas målsmän bor kvar i hemlandet.

I anslutning till vad den utredningsman, som tillkallats för att överse bestämmelserna om mopeder, på sätt ovan närmare redovisats anförde i fråga om förmyndares och vårdnadshavares ansvarighet anför *hovrätten* vidare.

Hovrätten vill framhålla att saken inte alls gäller ovisshet om tolkningen av förmyndarregeln. Förhållandet är i stället att denna regel i en del situationer har visat sig vara olämplig. Den av utredningsmannen anvisade vägen att undanröja olägenheterna genom motivuttalanden av inskränkande innebörd torde knappast vara framkomlig. En bättre och för de flesta fall också riktig åtgärd är att helt upphäva förmyndarregeln. De enda fall då denna kan sägas ha ett visst berättigande är då en förmyndare tillåter en underårig att skaffa sig motorfordon men ej kontrollerar dettas beskaffenhet och ej heller tillser att den omyndige har pengar att sätta det i trafikdugligt skick. Även om en del fall då förmyndaren i detta hänseende har handlat klandervärt kan påvisas, måste det betvivlas att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är effektivt att lägga ansvaret för fordonets utrustning på förmyndaren. I alla de fall då den omyndige har egen arbetsinkomst torde förmyndarens övervakning bli skäligen illusorisk. Det lär inte på denna väg kunna hindras att underåriga slår sig samman och inköper gamla bilar som är bristfälligt utrustade eller skaffar sig mopeder eller motorcyklar som är i trafikfarligt skick. Ett bättre skydd för trafiksäkerheten ligger i den direkta kontrollen av fordonsbeståndet genom årlig kontrollbesiktning, poliskontroller på vägarna och sträng uppsikt över saluförda fordon.

Enligt *styrelsens för advokatsamfundet* uppfattning saknas anledning till åtskillnad mellan den omyndige fordonsägarens straffansvar såsom förare, å ena, och ägare, å andra sidan. Skall den omyndige — efter fyllda

femton år — själv bära föraransvar, torde han även kunna bära ägaransvar. I samband härmed erinrar styrelsen om trafikförsäkringslagen, som saknar bestämmelser om förmyndaransvar för omyndigs försummelser, i följd varav den omyndige dömes till ansvar för underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikt. Enligt styrelsen ter sig vidare bestämmelserna särskilt obilliga mot förmyndaren för det fall den underårige med stöd av föräldrabalkens regler själv äger förvalta fordonet.

Föreningen Sveriges häradshövdingar anför att det väl synes kunna övervägas om icke åtminstone för det allra yngsta förarklientelet föräldrabalkens regler om vårdnadsplikt borde medföra ett bibehållande av förmyndaransvaret i vägtrafikförordningen. Föreningen framhåller också att i viss mån kommer en del av de påpekade svårigheterna att bortfalla om till följd av förmyndarskapsutredningens överväganden myndighetsåldern sänks.

Den av motionären föreslagna *utformningen* av regeln anser sig *Föreningen Sveriges statsåklagare* icke kunna biträda och anför i anslutning härtill.

Ett stadgande av innehåll att ansvar för förmyndare icke skulle inträda, därest skäl talar mot påföljd, torde nämligen för åklagarna icke innebära nämnvärt vidgade möjligheter att underlåta åtal i hithörande fall utöver de med stöd av 20 kap. 7 § 1. rättegångsbalken redan förefintliga. Dessutom skulle ett genomförande av den föreslagna uppmjukningen av förmyndaransvaret få till följd en icke önskvärd begränsning av ägaransvaret enligt vägtrafikförordningen, därest icke samtidigt ökade möjligheter för utkrävande av ansvar gentemot de omyndiga fordonsägarna tillskapades.

Även *hovrätten* anser att en sådan regel är alltför vag för att kunna godtagas. Den ger inte något svar på frågan hur långt förmyndarens skyldigheter och ansvar sträcker sig. En regel i ämnet bör enligt hovrättens mening ge ett bestämt besked härom; det är icke tillräckligt att den blott ger domstolen möjlighet att i något vidgad omfattning efterge påföljd då fråga därom uppkommer. Hovrätten är böjd för att anse att den bästa utvägen är att helt låta 70 § 2 mom. första punkten VTF utgå. Hovrätten vill dock icke utesluta möjligheten att i mera precisa ordalag begränsa tillämpligheten av stadgandet. Hovrätten är emellertid icke beredd att nu föreslå någon ny avfattning av stadgandet.

Utskottet

Om fordon brukas på väg och fordonet inte är utrustat på visst föreskrivet sätt eller motordrivet fordon eller släpfordon brukas i strid med vissa bestämmelser om bl. a. registrering är fordonsägaren enligt VTF underkastad straffansvar. Visar ägaren i dessa fall att han iakttagit vad på honom ankommit till förhindrande av fordonets brukande kan han frias från ansvar. Det åligger vidare ägaren att tillse att vissa registrerings- och anmälnings-

plikter fullgöres. Möjlighet till befrielse från ansvar föreligger dock inte när det gäller förseelser i sistnämnda avseende.

Har förseelser skett i fråga om fordons brukande eller i fråga om registrerings- eller anmälningsplikt och föraren hade vetskap om hindret för fordonets brukande, är även föraren underkastad ansvar.

I 70 § 2 mom. VTF stadgas vidare att, om fordonet tillhör någon som står under förmyndare eller annan laga målsman, de för ägare av fordon stadgade ansvarsbestämmelserna skall äga tillämpning å denne.

Vad gäller moped som brukas på väg trots att den inte är utrustad på sätt föreskrives i mopedförordningen eller i strid med vissa bestämmelser om besiktning så är ägaren i sådana fall förfallen till ansvar. Om befrielse från ansvar för ägaren och om ansvar för annan än denne gäller i tillämpliga delar ovan berörda bestämmelser.

Vidtages med moped vissa åtgärder, exempelvis trimning av motor, så att mopeden icke längre uppfyller mopedförordningens föreskrifter, blir den att anse som motorcykel. Härigenom kommer vägtrafikförordningens bestämmelser om bl. a. registrerings- och körkortsplikt samt ovan angivna ansvarsregler att gälla.

Motionärerna hemställer nu att i VTF må införas ett stadgande av innebörd att förmyndaransvaret uppmjukas. Förslagsvis skulle enligt motionärerna kunna inarbetas en bestämmelse så utformad att ansvar för förmyndare eller laga målsman inte skall inträda om skäl talar mot påföljd.

Ifrågavarande stadgande om förmyndaransvar, som har sitt ursprung i de ansvarsbestämmelser som redan i den första automobiltrafikförordningen av år 1906 meddelades beträffande förmyndare och målsmän samt företrädare för bolag och andra inrättningar, tillkom vid en tidpunkt då det var ovanligt att underåriga ägde motorfordon och det var än mer än ovanligt att den omyndiges arbetsinkomst satte honom i stånd att anskaffa sådant fordon. Vid tillkomsten av denna bestämmelse hade man uppenbarligen inte heller anledning att räkna med den utveckling som sedermera skett i fråga om ungdom och motorfordon. Bestämmelserna på området har emellertid inte blivit föremål för någon revidering, och i praxis har snarare en skärpning än en uppmjukning skett.

Väl finns lagstadgad möjlighet för domstol att under viss förutsättning fria ägaren och i förekommande fall förmyndaren eller målsmannen från ansvar, men bestämmelsen härom är till sin natur restriktiv och gäller för övrigt endast i fråga om fordonets brukande. Möjligheten för åklagare att underlåta åtal och för domstol att efterge påföljd torde inte heller kunna tillgripas annat än i enstaka undantagsfall. Vid sådana förhållanden kommer förmyndaren eller målsmannen att dömas till ansvar även i sådana fall då de praktiskt taget inte haft någon möjlighet att förhindra förseelser från den omyndige ägarens sida såsom då denne befinner sig på annan ort

än förmyndaren och den sistnämnde saknar vetskap om fordonets existens. Detta torde te sig särskilt obilligt för det fall den omyndige med stöd av föräldrabalkens regler själv äger förvalta fordonet. Det är även inkonsekvent att den omyndige ägaren inte kan fällas till ansvar i nu förevarande hänseenden men väl för brukandet av obeskattat fordon liksom för underlåtenhet att vidmakthålla trafikförsäkring för fordonet.

Den av motionären aktualiserade frågan har emellertid en annan sida som måhända är förtjänt av än större uppmärksamhet än den nu behandlade. Genom att förmyndarregeln enligt praxis så tillämpas att såsom ägare endast förmyndaren och aldrig den omyndige kan fällas till ansvar för ifrågavarande förseelser kan den omyndige, som äger fordonet och som ju har den faktiska möjligheten att tillse att fordonet är i trafikdugligt skick, måhända komma att icke i tillräcklig grad känna sitt ansvar för fordonet i sådant hänseende. Från trafiksäkerhetssynpunkt är detta förhållande icke tillfredsställande även om bestämmelser finns av innebörd att den omyndige, om han själv framför fordonet, kan bli underkastad ansvar.

Även om mål, där förmyndaransvaret aktualiseras, icke synes vara vanligt förekommande ger det sålunda anförda vid handen att en ändring av nuvarande regler om förmyndaransvar i VTF får anses vara påkallad. Det av motionären framlagda förslaget torde dock inte på ett tillfredsställande sätt lösa det ifrågavarande problemet. Såsom vissa remissinstanser framhåller torde nämligen den föreslagna regeln inte innebära någon nämnvärd ändring i förhållande till gällande rätt. Vidare synes regeln inte ge tydligt svar på frågan hur långt förmyndarens skyldigheter och ansvar sträcker sig. Något närmare ställningstagande i frågan från utskottets sida är emellertid nu icke möjligt. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om en översyn i lämpligt sammanhang av berörda frågor och på grundval därav framlägga förslag till ändrade bestämmelser. Vid denna översyn torde böra övervägas de av remissinstanserna framförda synpunkterna exempelvis den om ett eventuellt bibehållande av förmyndaransvaret för det allra yngsta förarklientelet.

Vad utskottet sålunda anfört torde böra ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet får således hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till känna vad utskottet anfört i anledning av motionen II: 31.

Stockholm den 14 april 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Svante Kristiansson, Nils-Eric Gustafsson, Åkesson, Herbert Larsson, Paul Jansson*, Lidgard och Torsten Hansson;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Hedin, Persson i Tandö, Hammarberg, From och Elmstedt*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.