

Nr 3

Utlåtande i anledning av väckta motioner om domstolsprövning av körkortsindragning.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 32 i första kammaren av herr *Blomquist* och nr 45 i andra kammaren av herr *Sjöholm m.fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes ”att riksdagen måtte besluta hos Kungl. Maj:t begära utredning och förslag till ändrad lagstiftning i fråga om körkortsindragning enligt de riktlinjer som i motionen angives”.

Till stöd för yrkandet anförs att det torde vara en allmänt spridd uppfattning att nu fungerande system i fråga om indragning av körkort inte är helt tillfredsställande. Sedan en person blivit dömd av domstol för viss förseelse och rapport därom ingått till körkortsmyndigheten vidtar ett utredningsförfarande, som dels är tidsödande och som dels är skilt från faktainhämtandet vid domstolsförhandlingen och den utredning som föregår denna. Det borde vara både tidsbesparande och ur saklig synpunkt rationellt, menar motionärerna, om såväl frågan om den rättsliga påföljden som frågan om körkortsindragningen kunde prövas i ett sammanhang och på samma material liksom också av samma myndighet. Ändamålsenligt synes vara att förfarandet i sin helhet läggs under domstols prövning och att beslut i fråga om körkortsindragning fattas samtidigt som frågan om den rättsliga påföljden avgöres.

Gällande bestämmelser

Enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 ankommer det på länsstyrelse att handlägga och avgöra frågor om utfärdande och återkallelse av körkort. Besvär över av länsstyrelsen meddelade beslut i dylika ärenden prövas av Kungl. Maj:t i regeringsrätten.

Enligt 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen skall beslut om *återkallelse* av körkort fattas i följande åtta fall:

1) om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket trafikbrottslagen, dvs. grov vårdslöshet i trafik;

2) om föraren brutit mot 4 § nämnda lag, dvs. gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott, endera rattfylleri eller ”rattonykterhet”, eller varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycks-

platsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda, dvs. gjort sig skyldig till kvalificerad "smitning" enligt 5 § trafikbrottslagen;

3) om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser;

4) Om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom som förare åliggande förpliktelser;

5) om föraren gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning och det ej kan anses uppenbart, att han ändock är att bedöma som en skötsam person, eller om han med hänsyn till onyktert levnadsätt icke bör betros med att inneha körkort;

6) om föraren genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon;

7) om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör inneha körkort; samt

8) om föraren icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis eller underlåter att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats honom i samband med sådant föreläggande.

Grunden 8 ansluter till stadgandena om länsstyrelses handläggning av återkallelseärenden. Enligt 33 § 1 mom. skall dylika ärenden av länsstyrelse upptagas ex officio. Frågan om en persons lämplighet som körkortsinnehavare skall skyndsamt upptagas till omprövning, där det med hänsyn till inkomna underrättelser befinnes, att vederbörande ej uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga förutsättningar, som gäller för erhållande av körkort. Därvid äger länsstyrelsen ålägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis, varvid må lämnas särskilda föreskrifter om den undersökning som skall föregå handlingens utfärdande. Länsstyrelsen äger även själv eller genom polismyndighet införskaffa erforderlig utredning.

Beslut om återkallelse av körkort fattas av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Återkallelse på grund av straffbelagd förseelse må icke ske, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftvunnen dom, såvida ej omständigheterna är sådana, att föraren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon.

Redan före slutligt beslut i fråga, som här avses, äger länsstyrelse återkalla körkort tills vidare, om det på sannolika skäl kan antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas.

Återbekommande av återkallat körkort kan enligt 5 mom. endast ifrågakomma, där återkallelsen skett på någondera av grunderna 7 eller 8. Så snart det förhållande upphört, som föranlett återkallelsebeslutet, äger föraren ansöka om kör-

kortets återfående. Har ett år eller däröver förflutit, måste dock ansökan avse utfärdande av nytt körkort.

Har återkallelsebeslut fattats på någon av grunderna 1—6 kan föraren ånyo förvärva rätt att föra körkortspliktigt fordon endast genom att ansöka om nytt körkort. Före utfärdandet skall viss i 5 mom. angiven tid ha förflutit. Denna skall vid återkallelse på grunden 1 utgöra minst två år och i övriga fall, sålunda enligt grunderna 2—6, minst ett år.

Om synnerliga skäl föreligger, äger länsstyrelsen enligt 5 mom. föreskriva, att nytt körkort må efter ansökan utfärdas efter kortare tid än huvudreglerna skulle medföra. Minsta tid skall dock utgöra ett år vid återkallelse på grunden 1 och tre månader vid återkallelse på någon av grunderna 2—6.

Om *omhändertagande* av körkort stadgas i 35 §. Förutsättning för beslut därom är, att föraren *endera* vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, *eller* till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt.

Beslut om omhändertagande meddelas av polismyndighet eller av åklagare.

Reglerna kompletteras för fall av misstänkt trafiknykterhetsbrott med en särskild bestämmelse enligt vilken omhändertagande skall ske skyndsamt efter erhållande av blodanalysattest, som visat minst 0,5 promille. Till följd av särskild undantagsföreskrift utgör emellertid gränsen realiter 0,8 promille.

Beslut om omhändertagande skall jämte förefintligt utredningsmaterial skyndsamt och i allt fall inom 48 timmar översändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, och gäller till dess länsstyrelsen förordnat, hur med körkortet skall förfaras.

Om *varning* stadgas i 34 §. Enligt huvudregeln må sådan meddelas, där mot förare förebragts omständighet, som med återkallelsegrunderna 3—6 avses, eller annat förhållande som är ägnat att allvarligt minska tilltron till hans lämplighet som förare, utan att likväl tillräckliga skäl till återkallelse föreligger. Varning meddelas av länsstyrelsen.

Reglerna om återkallelse av körkort kompletteras av föreskrifter i 80 och 81 §§ vägtrafikkungörelsen. Domstolar, nykterhetsnämnder m. fl. ålägges här en omfattande underrättelseplikt gentemot länsstyrelserna rörande vissa brott och förseelser m. m. som begåtts av körkortsinnehavare och som är av betydelse för bedömningen av dennes lämplighet att inneha körkort.

Tidigare riksdagsbehandling m.m.

Spörsmålet huruvida länsstyrelse eller domstol skall handlägga frågor om indragning av körkort behandlades utförligt under förarbetena till 1936 års motorfordonsförordning, vars bestämmelser i ämnet föregick vägtrafikförordningens regler. Förslag till motorfordonsförordning hade framlagts av 1934 års vägtrafiksakkunniga

(SOU 1935: 23). De sakkunniga hade bl.a. haft att taga ställning till vissa framställningar som syftade till att bereda domstolarna möjlighet att avgöra eller i vart fall rätt att yttra sig i frågor om indragning av körkort. De sakkunniga kunde emellertid på anförda skäl icke ansluta sig till de sålunda framförda synpunkterna. Ej hellre biträdess dessa av föredragande departementschefen vid förslaget framläggande inför 1936 års riksdag (prop. 213). Enligt det av riksdagen godtagna förslaget skulle också hithörande frågor liksom förut ankomma på länsstyrelses prövning.

Frågan behandlades vidare vid 1951 års riksdag i samband med genomförandet av nu gällande vägtrafikförordning. Enligt det framlagda förslaget (prop. 30) skulle liksom förut återkallelse av körkort ankomma på länsstyrelse, även om återkallelsen föranletts av straffbelagd förseelse. Andra lagutskottet yttrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 30 år 1951 bl. a. att inom utskottet upptagits frågan, vilken myndighet som i förevarande fall lämpligen borde avgöra frågan om återkallelse. Enligt utskottets mening förelåg likväl icke tillräcklig anledning att göra ändring i gällande regel, som visat sig i stort sett tillfredsställande.

I en motion vid 1956 års riksdag hemställdes om skyndsamt utredning om överflyttning från länsstyrelse till domstol av frågor om indragning av körkort på grund av trafikförseelse. Motionen avstyrktes av andra lagutskottet (utlåtande nr 9 år 1956) under hänvisning till att spörsmålet komme att behandlas av 1953 års trafiksäkerhetsutredning.

Riksdagen godkände utlåtandet.

I proposition till 1957 års riksdag (prop. 72) framlades förslag till viss ändring av lagen om straff för vissa trafikbrott. Vid sin behandling av propositionen yttrade första lagutskottet i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 16 år 1957 bl. a. följande.

Enligt utskottets mening bör — — — det men en motorförare lider genom att hans körkort indrages kunna beaktas vid bestämmande av den straffrättsliga påföljden för hans brott. En förutsättning härför är emellertid att frågan om körkortets indragning avgöres av domstol i samband med prövning av mål om ansvar för trafiknykterhet eller rattfylleri. Från några håll har också framförts den meningen att domstol vore bättre ägnad än länsstyrelse att bedöma frågor om indragning av körkort i sådana fall då ifrågasatt åtgärd föranledes av trafiknykterhetsbrott. Risken för schablonmässig bedömning av dylika frågor skulle elimineras, om körkortsfrågan kunde avgöras i samband med rättegången. Om i anledning av den nu föreliggande reformen ifrågasatta ändringar vidtages i körkortsreglerna kommer att med än större skärpa framträda önskemålet om garantier för att dylika frågor avgöres under hänsynstagande till samtliga på fallet inverkan omständigheter.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 december 1957 tillkallades *särskilda sakkunniga* för att överse lagstiftningen om trafiknykterhet och därmed sammanhängande frågor. I utredningens direktiv (se riksdagsberättelsen år 1958 s. 121 ff) anfördes bl. a. följande.

— — — Jag vill även hänvisa till vad första lagutskottet anført om en omgestaltning av förfarandet i fråga om körkortsindragning.

Beträffande sistnämnda fråga vill jag särskilt framhålla att det ur rättssäkerhetssynpunkt är angeläget att åtgärder med anledning av brott i största möjliga utsträckning bestämmas inom ramen för ett judiciellt förfarande. Vid trafikbrott förekommer emellertid jämväl ett administrativt ingripande i form av prövning hos länsstyrelsen av körkortets giltighet. Genom att åtgärderna med anledning av brottet på detta sätt är uppdelade på skilda organ, kan enligt vad första laguskottet påpekat åtgärderna ej på önskvärdt sätt samordnas med varandra. Det är även ekonomiskt att, då samhället anordnar ett muntligt förfarande vid domstol för utredning av brottet och bestämmande av brottspåföljd, detta icke utnyttjas för att avgöra även fråga om körkortsindragning. Utredningen bör därför överväga i vad mån prövningen av fråga om indragning av körkort kan överflyttas från länsstyrelse till domstol. På denna punkt bör utredningen ej begränsas till trafiknykterhetsbrotten utan avse trafikbrott över huvud.

Då reglerna om återkallelse av körkort reviderades vid 1958 års A-riksdag (prop. 69, L²U 20 rskr 233) anslöt sig andra laguskottet till de synpunkter som framhållits av första laguskottet vid föregående riksdag. Utskottet anförde:

Skärpningen av bestämmelserna rörande återkallelse av körkort framhåller ytterligare de synpunkter, som i skilda sammanhang framförts om nödvändigheten av att ur rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande garantier för prövning av frågor om körkortsåterkallelse förefinnes. I betraktande härav är det med tillfredsställelse utskottet konstaterar, att den nyligen tillsatta utredningen angående rattfylleribrotten m. m. jämväl fått i uppdrag att undersöka i vad mån prövningen av fråga om indragning av körkort kan överflyttas från länsstyrelse till domstol. En sådan överflyttning skulle också öppna möjlighet att vid bestämmande av påföljd för brottet ta hänsyn till det men motorföraren lider vid indragningen av körkortet.

Vid 1960 års riksdag väcktes två likalydande motioner, i vilka anhölls om en skyndsam undersökning och utredning rörande förevarande spørsmål. Motionerna avstyrktes av första laguskottet i dess av riksdagen godkända utlåtande nr 7 år 1960 under hänvisning till den pågående utredningen.

Vid 1963 års riksdag väcktes ånyo motioner i ämnet. Motionerna avstyrktes av tredje laguskottet i dess utlåtande nr 4 nämnda år under hänvisning till att utredningen inom kort kom att föreligga. Utlåtandet godkändes av riksdagen.

En utförlig redogörelse för frågans tidigare behandling återfinns i 1957 års trafiknykterhetskommittés nedan nämnda betänkande s. 153 ff.

1957 års trafiknykterhetskommitté m.m.

1957 års trafiknykterhetskommitté har — i enlighet med de ovan i denna del återgivna utredningsdirektiven — i sitt den 12 december 1963 avgivna betänkande (SOU 1963: 72) behandlat frågan om domstolsprövning av frågor om körkortsåterkallelse. Kommittén föreslår att samtliga fall, där återkallelse kan ifrågakomma på grund av annan straffbelagd handling än fylleri, överföres till domstols handläggning. Huvudskälen för kommitténs förslag är rättssäkerhetssynpunkter samt önskemålen

att åstadkomma en förenklad handläggning och att samordna de olika åtgärderna i anledning av brott.

Vad först gäller rättssäkerhetssynpunkten anför kommittén bl. a. följande (s. 161):

Att en domstolsprocess ger bättre garantier för *den enskildes rättssäkerhet* än ett administrativt förfarande har ofta framhållits. Särskilt det väl genomförda muntliga och kontradiktoriska förfarandet inför domstol innebär tydliga fördelar för den enskilde. I diskussionen om handläggningen av körkortsåterkallelseärenden har det också ofta uttalats, att domstolen har det bästa materialet för frågans bedömning i de fall, där återkallelse kan ifrågakomma på grund av straffbelagd gärning. Länsstyrelsen kan, har det sagts, icke på grundval av handlingarna och vad föraren själv upplyser i ärendet, bilda sig en så klar uppfattning om omständigheterna som den domstol, som dömt i målet. Å andra sidan har det också framhållits, särskilt av 1953 års trafikförsäkerhetsutredning, att förhållanden, som för domstolens bedömning saknat påtaglig betydelse, kan vara av synnerlig vikt för länsstyrelsens prövning av återkallelsefrågan.

Enligt kommitténs mening gör sig emellertid rättssäkerhetssynpunkten gällande med olika styrka för skilda typer av mål. Vad gäller återkallelse av körkort på någon av grunderna 1 eller 2 i 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen gör sig denna synpunkt alls inte gällande. Har en förare dömts för brott, som där avses, *skall* hans körkort återkallas. Något utrymme för skönsmässig prövning finns inte. Beträffande sådana fall där återkallelse ifrågakommer på grunden 3, dvs. till följd av upprepade trafikförseelser, måste enligt kommitténs mening prövningen sägas vara av så kvalificerad natur att särskild hänsyn bör tas till den enskildes rättssäkerhetsbehov. Kommittén grundar sitt ståndpunktstagande bl. a. på att det närmast genomgående blir fråga om att ta ställning till den betydelse som bör tillmätas förseelser, som beivrats genom strafförelägganden. Själva tanken med strafföreläggandeformen är, säger kommittén, att ansvarsfrågan skall kunna avgöras efter en summarisk prövning. Sådana omständigheter som är av vikt för körkortsfrågans avgörande, kan därför ej utläsas ur handlingarna. En särskild ställning från rättssäkerhetssynpunkt intar vidare enligt kommitténs mening de fall, där återkallelse ifrågakommer på någon av grunderna 4 eller 6: 1. Frågan skall där vara om att förare "vid färd med motor drivet fordon i något för trafikförsäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelse" resp. att han "genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra" på sätt som gör att han icke är lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Det synes kommittén uppenbart att en länsstyrelse inte kan bedöma dessa frågor lika väl som den domstol, som prövat brottmålet. Länsstyrelsens avgörande måste bli fattat på ett ofullständigt material. Liknande skäl, om än ej av samma styrka, kan enligt kommitténs mening anföras till förmån för domstolsprövning enligt grunden 5: 2, enligt vilken körkort skall återkallas, där förare gjort sig skyldig till olovlig körning och det icke kan anses uppenbart, att han ändock är att bedöma som en skötsam person.

Körkortsåterkallelse på grund av fylleriförseelser bör enligt vad kommittén anför avgöras i samma ordning som frågor om dylik åtgärd till följd av andra nykterhetsanmärkningar. Vad gäller dessa fall liksom även de övriga, där körkort kan indragas

av annat skäl än straffbelagd gärning, har kommittén inte kunnat finna annat än att erforderliga rättssäkerhetsgarantier måste kunna vinnas inom ramen för ett administrativt förfarande.

Vad gäller möjligheten till förenklad handläggning redovisar kommittén vissa undersökningar rörande de olika återkallelsegrundernas relativa betydelse. Undersökningen har avsett år 1960. Siffrorna visar en klar dominans för återkallelsegrunden 2, avseende trafiknykterhetsbrott samt grova fall av smitning. Hälften av alla återkallelsebeslut fattades på denna grund. Två tredjedelar av besluten föranleddes av dom för andra brott än fylleri och olovlig körning. Förenklingsynpunkten kan enligt vad kommittén anför äga tillämpning endast i de fall, där någon av grunder 1, 2, 4, 5: 2 eller 6: 1 är relevant. Dessa fall utgör emellertid 60 procent av körkortsmålen. Dubbelt förfarande skulle där kunna undvikas genom överförande av länsstyrelsernas nuvarande befogenheter till domstolarna. Att detta skulle innebära en väsentlig förenkling av handläggningen anser kommittén uppenbart. Särskilt märkbart skulle detta bli i fall som avses med grunderna 4 och 6: 1 — i viss mån även 5: 2 — där länsstyrelserna för närvarande måste göra en självständig bedömning av den brottsliga gärningens beskaffenhet. Som en viktig fördel antecknar kommittén även att ett avgörande av körkortsfrågan skulle komma till stånd snabbare än enligt nuvarande ordning enligt vilken länsstyrelsen regelmässigt måste avvakta lagakraftvunnen dom.

Vad gäller frågan om samordning av de straffrättsliga påföljderna och körkortsåterkallelse hänvisar utskottet till vad kommittén anför därom i sammanfattningen av sitt förslag. Denna har följande lydelse (s. 197 f.):

Körkortsåterkallelse beslutes för närvarande endast av länsstyrelse. Kommittén har haft att överväga, om icke dylika frågor borde överflyttas till domstols handläggning. Tre huvudsynpunkter har härvid beaktats. Rättssäkerhetsskäl har synts tala för att vissa återkallelseärenden, där körkortsreaktionen är beroende av brottslig gärning, avgöres av domstol. Väsentliga arbetsbesparingar och därmed ökad effektivitet skulle vidare stå att vinna i de fall, där återkallelse beslutes till följd av ett bestämt brott, annat än fylleri. Det dubbla förfarande, som nu förekommer, med först domstol och sedan länsstyrelse engagerade med anledning av föräres brott, skulle kunna ersättas av en enda handläggning. Slutligen skulle en önskvärd samordning kunna åvägbringas av de olika åtgärderna i anledning av brott. En sådan samordning får emellertid ej undanskymma straff- och körkortsreaktionernas olika innebörd och syften. Huruvida körkort skall återkallas eller icke bör sålunda avgöras uteslutande under hänsynstagande till trafiksäkerhetssynpunkter och icke betraktas som en straffmättningsfråga. Bestämmandet av den minsta tid, som måste förflyta innan nytt körkort må utfärdas efter återkallelse, har emellertid ofrånkomligen delvis karaktären av ett straffmättningsavgörande. Att denna fråga avgöres samtidigt med bestämningen av den vanliga straffrättsliga reaktionen, med möjlighet till avvägning av den totala samhällsreaktionens styrka, synes därför innebära en viktig fördel.

Kommittén föreslår, att domstol skall besluta om återkallelse av körkort i alla de fall, där sådan åtgärd föranledes av brott, dock icke fylleri. Vid utformningen av lagstadgandena har kommittén utgått från gällande lag. Uppdraget har ej avsett att ompröva de principer, som fastlades vid 1958 års riksdag, sålunda efter det

kommittén tillsattes. Gällande regler har också utan svårighet kunnat anpassas till de föreslagna nya bestämmelserna om förfarandet. Endast smärre jämkningar har syntts erforderliga. Grundtanken, att ny lämplighetsprövning skall ske, innan nytt körkort utfärdas efter återkallelse, behöver sålunda ej uppges, vilket också enligt kommitténs mening skulle ha varit olyckligt. Endast den modifikationen föreslås, att domstol skall i beslut om körkortsåterkallelse kunna befria den dömde från skyldigheten att undergå nytt förarprov, innan han kan erhålla nytt körkort. Då återkallelse ofta sker, oaktat själva körskickligheten i och för sig ej ifrågasatts, har det syntts innebära ett onödigt betungande av både de enskilda och de statliga myndigheterna att i dylika fall kräva nytt förarprov. Förutsättning för befrielse föreslås dock vara, att körkort kan utfärdas inom ett år från det föraren framtogs rätten att föra körkortspliktigt fordon.

Trafiknykterhetskommitténs betänkande har varit föremål för en omfattande *remissbehandling*. Här kan endast återges vissa huvudlinjer i de synpunkter som framförts i remissyttrandena.

Förslaget att överflytta vissa ärenden angående körkortsåterkallelse till domstol får ett blandat mottagande vid remissbehandlingen. Ett betydande antal remissinstanser tillstyrker förslaget eller ställer sig i vart fall positiva till det. Många andra remissinstanser anser emellertid att det inte förebragts skäl för en överflyttning och avstyrker följaktligen förslaget. De båda grupperna som tillstyrker resp. avstyrker förslaget är ungefärligen lika stora. Ett mindre antal remissorgan är tveksamma och anser det knappast möjligt att på det av kommittén redovisade materialet ta ställning till frågan om länsstyrelse eller domstol som beslutsmyndighet i återkallelseärenden. De anser frågan otillräckligt utredd och förordar ytterligare överväganden. Gemensamt för många remissinstanser, oavsett om de är positivt eller negativt inställda till förslaget, är att de finner en omprövning av de materiella reglerna för körkortsåterkallelse önskvärd. Från medicinskt håll görs gällande att såväl länsstyrelser som domstolar saknar kompetens att pröva frågor om körkortsåterkallelse och att därför speciella organisatoriska arrangemang är påkallade. Vidare kan nämnas att en del remissinstanser, särskilt sådana som är välvilligt inställda, framhåller behovet av en närmare processrättslig reglering m. m.

Till de positivt inställda remissinstanserna hör så gott som alla domstolar, flertalet åklagare, en del ämbetsverk, t. ex. socialstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statskontoret, fem körkortsmyndigheter, nämligen överståthållarämbetet länsstyrelserna i Uppsala, Kalmar, Älvsborgs och Västernorrlands län, vidare domstolskommittén, trafikmålskommittén samt åtskilliga intresseföreningar. Den oständigheten att dessa instanser sålunda är välvilligt inställda till förslaget innebär emellertid inte att de är ense vare sig med kommittén eller inbördes beträffande den omfattning i vilken domstol skall äga besluta om återkallelse av körkort. Flertalet instanser godtar förslaget att domstol skall ha sådan befogenhet i alla de fall återkallelseåtgärden föranleds av brott, dock inte fylleri. Men ganska många instanser anmäler på denna punkt avvikande mening.

Bland de till förslaget i huvudsak negativt inställda remissinstanserna kan nämnas kammarrätten, fångvårdsstyrelsen, försäkringsinspektionen, huvudparten av länssty-

relserna, det stora flertalet nykterhetsnämnder och nykterhetsorganisationer, bilförarutredningen samt förvaltningsdomstolskommittén.

De till förslaget tveksamma remissinstanserna är, liksom de negativt inställda, i allmänhet missnöjda med att betänkandet inte lämnar någon redogörelse i fråga om de för- och nackdelar som är förenade med nuvarande ordning. De tveksamma remissorganen är i princip inte motståndare till tanken på en överflyttning till domstol av vissa återkallelseärenden men de anser att frågan inte är tillräckligt utredd för att motivera en reform. Till denna kategori hör bl. a. ett par länsstyrelser.

Många remissinstanser, oavsett om de är positivt eller negativt inställda till förslaget, har det gemensamt att de finner en omprövning av de materiella reglerna för körkortsåterkallelse önskvärd. Hit hör bl. a. justitiekanslersämbetet, statens trafiksäkerhetsråd, en länsstyrelse och trafikmålskommittén.

Flera av de allmänt tillstyrkande remissinstanserna anser att rättssäkerhetssynpunkten utgör det viktigaste skälet till att prövningen av körkortsindragning på grund av brott bör överflyttas till domstol. Hovrätten över Skåne och Blekinge framhåller att skillnaden mellan ett domstolsavgörande och en administrativ prövning ligger däri att förfarandet vid domstol sker i noga reglerade former som syftar till att skapa garantier för rättssäkerheten. Hovrätten anför vidare bl. a. att det är uppenbart att domstolsförfarandet genom sådana däri ingående moment som partens personliga närvaro, kontradiktoriska förhandlingsformer, möjlighet att få offentlig försvarare, omedelbar bevisupptagning och offentlig handläggning är väsentligt överlägset ett administrativt, i huvudsak skriftligt förfarande.

En vanlig attityd hos de till förslaget om överflyttning negativt inställda remissinstanserna är att erforderliga förstärkningar av rättssäkerhetsgarantierna bör kunna vinnas med ett bibehållande i princip av nuvarande system.

De välvilligt inställda remissinstanserna medger att den föreslagna reformen torde medföra en viss arbetsbesparing totalt sett men tror inte att denna blir så avsevärd som kommittén antagit. Från åklagar- och domstolshåll görs särskilt gällande att kommittén underskattat den belastning på de judiciella myndigheterna som följer av förslaget. De remissinstanser som motsätter sig förslaget godtar i allmänhet inte bedömningen om en arbetsbesparing totalt sett.

Kommitténs syfte att nå en samordning av den totala samhällsreaktionen i anledning av brott får starkt gensvar i åtskilliga remissutlåtanden men utsätts också för stark kritik i andra.

Frågans fortsatta behandling

1957 års trafiknykterhetskommitté har i sitt ovan nämnda betänkande behandlat även trafiknykterhetslagstiftningen och därvid föreslagit bl. a. en utvidgning av straffansvaret och en omstöpning av brottskonstruktionerna.

Betänkandet har även i denna del fått ett blandat mottagande hos remissinstan-

serna och kommittéförslaget har som helhet ansetts inte kunna läggas till grund för omedelbara lagstiftningsåtgärder. Då ytterligare utredning befunnits ofrånkomlig har enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 14 januari 1966 särskilda sakkunniga tillkallats för att verkställa utredning angående lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott (direktiv 1967 års riksdagsberättelse s. 60 ff).

De sakkunniga skall bl. a. ägna påföljdsproblemen vid trafiknykterhetsbrott särskild uppmärksamhet ur de allmänna kriminalpolitiska synpunkter som präglar brottsbalken. Flera skäl sägs i direktiven tala för att ett mindre bundet val av påföljder och en mera differentierad straffmätning än f. n. kan vara ett sätt att effektivt bekämpa missbruket av alkohol i samband med trafik. Även frågan om inte en mycket kraftig ekonomisk sanktion kan vara av värde skall övervägas. De sakkunniga skall i övrigt förutsättningslöst ompröva trafiknykterhetskommitténs ställningstagande till olika frågor i belysning av remisskritiken.

I frågor som rör bl. a. utformningen av påföljderna för trafiknykterhetsbrott skall utredningen samråda med trafikmålskommittén.

Här må vidare hänvisas till en uppsats av justitieministern Herman Kling i Svensk Juristtidning 1966 s. 428 med rubriken "Påföljdssystemet vid trafiköverträdelser". Efter att ha erinrat bl. a. om att i vissa länder nyligen genomförts reformer som är av intresse i detta sammanhang anför justitieministern bl. a. följande:

Frågan om att övergå till ett mera variationsrikt påföljdssystem vid trafiköverträdelser har aktualiserats också i vårt land. Den år 1961 tillsatta trafikmålskommittén har i betänkandet "Trafikmål" (SOU 1963: 27) framlagt vissa förslag, som dels tar sikte på förenklade former för handläggning av mindre brottmål, huvudsakligen trafikmål, dels avser de straffrättsliga sanktionerna vid trafiköverträdelser. Huvuddelen av kommitténs förslag har behandlats i prop. 100 till 1966 års riksdag och har nyligen antagits av riksdagen. Frågan har berörts också i betänkandet "Nykterhet i trafik", avgivet av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72).

I betänkandet förordas bl. a. att ärenden om körkortsindragning i stor utsträckning flyttas från länsstyrelserna till domstolarna. Genom överflyttningen skulle möjlighet öppnas att, då det är lämpligt, låta straffet inverka på tiden för förlusten av körkortet och vice versa. Under remissbehandlingen av betänkandet har i anslutning härtill från flera håll förordats, att *hela* systemet av samhällsåtgärder vid trafikbrott utreds i syfte att nå en bättre samordning och en större differentiering än f. n.

Jag delar helt den uppfattning som sålunda har uttalats. I fråga om trafiknykterhetsbrotten har jag gett uttryck härför i direktiven för den i vintras tillkallade nya trafiknykterhetsutredningen. Enligt vad jag har erfarit kommer trafikmålskommittén att ta upp frågan om påföljdssystemet vid övriga trafiköverträdelser i hela dess vidd till översyn från kriminalpolitiska utgångspunkter. Syftet med denna artikel är inte att föregripa den översyn som sålunda kommer att ske. Då trafikfrågorna tilldrar sig stort intresse i den allmänna debatten, har jag emellertid ansett det kunna vara av värde att redovisa några problem som man möter på det aktuella området.

Från kriminalpolitisk synpunkt är givetvis frågor som sammanhänger med körkortsåterkallelse av särskilt intresse. Såsom en reaktionsform mot trafiköverträdelser bör indragning av körkort enligt min mening kunna utnyttjas mera variationsrikt

än f. n. Sålunda torde tiderna för körkortssindragningen kunna nyanseras mera än vad som nu är fallet. Vidare kan ifrågakomma att införa någon form av villkorlig körkortsåterkallelse och point system. Ytterligare finns anledning att uppmärksamma möjligheterna till omedelbara ingripanden genom interimistiska återkallelsebeslut och omhändertagande av körkort. Effekten av sådana ingripanden liksom övriga ingripanden, som tar sikte på att höja trafikdisciplinen, beror i hög grad på den snabbhet varmed åtgärden kan vidtas.

Om körkortsingripanden inordnas som led i det egentliga påföljdssystemet för trafikbrotten, uppkommer frågan vilka myndigheter som skall ha att pröva ärenden om ingripanden av ena och andra slaget. Som förut nämnts har trafiknykterhetskommittén i sitt betänkande föreslagit, att det i vissa fall skall överlämnas till allmän domstol att besluta om körkortsåterkallelse. Under remissbehandlingen av betänkandet har meningarna starkt brutit sig om detta förslag. Många remissinstanser har tillstyrkt förslaget i dess huvuddrag. Ungefär lika många har avstyrkt det. Därvid har man hänvisat bl. a. till besvärssakkunnigas slutbetänkande och det utredningsarbete som bedrivs av länsförvaltningsutredningen och förvaltningsdomstolskommittén.

Trafiknykterhetskommitténs betänkande och remissbehandlingen av detta har således inte gett någon klar och entydig anvisning i frågan om vilken myndighet som lämpligen bör besluta om återkallelse av körkort. I detta sammanhang bör erinras om att trafiknykterhetskommittén i enlighet med sitt uppdrag — som bestämdes år 1957 — hade att utgå från gällande materiella bestämmelser om körkortsindragning. Frågan om lämplig beslutsmyndighet i återkallelseärenden är givetvis nära förbunden med spörsmålet om hur de materiella bestämmelserna är utformade.

De här anförda synpunkterna torde visa att det behövs en samlad bedömning av hela det problemkomplex som gäller förutsättningarna för körkortsingripanden, förhållandet mellan sådana ingripanden och andra reaktioner i anledning av trafikbrott samt frågan vilka myndigheter som skall pröva körkortsärenden av nu berörd art. Som har nämnts är det samtidigt aktuellt att överväga om, jämte de allmänna straffena och körkortsingripandena, även andra reaktionsformer kan vara ägnade att förbättra trafikdisciplinen. Genom det pågående utredningsarbetet inom trafikmålskommittén och inom den nya trafiknykterhetsutredningen — vilka kommittéer har att samråda med varandra — torde de här behandlade frågorna kunna bringas närmare sin lösning. Därmed kommer ett viktigt steg att ha tagits i våra strävanden mot ökad trafikdisciplin och därmed större trafiksäkerhet.

Här må även omnämnas ett i riksdagens andra kammare av statsrådet Palme den 7 december 1966 lämnat *interpellationssvar* angående vissa problem i samband med körkortsindragningarna (36: 18). Statsrådet underströk i sammanhanget vikten av att körkortsärendena behandlas på sådant sätt att samhällets reaktioner inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt blir meningsfyllda. Ökade insatser för att uppnå bättre samordning av samhällsreaktionerna i dessa ärenden och en så snabb handläggning som möjligt är starkt motiverade såväl från den enskildes som samhällets synpunkt. Statsrådet erinrade även om att trafikmålskommittén utreder frågan om körkortsåterkallelser med särskilt beaktande av processtider, handläggningsmetoder m. m., i vilket sammanhang uppkommer frågan om beslutsmyndighet, dvs. om länsstyrelse, domstol eller annat organ bör besluta i dessa frågor.

När trafikmålskommittén kan komma att avlämna betänkande med förslag i ämnet kan för närvarande inte anges.

Utskottet

Enligt vägtrafikförordningen ankommer det på länsstyrelse att avgöra frågor om återkallelse av körkort. Beslut om återkallelse kan grundas på straffbelagd handling (vårdslöshet i trafik, rattfylleri, s. k. smitning, fylleri m. m.) men kan också föränlidas av andra förhållanden som onyktert levnadssätt eller sjukdom, som medför att vederbörande inte vidare bör inneha körkort. I praxis dominerar återkallelser på grund av dom för brott.

I motionerna hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall begära utredning och förslag till sådan ändring av lagstiftningen att beslut om återkallelse av körkort skall meddelas av domstol.

Som närmare framgår av den föregående redogörelsen har den av motionärerna väckta frågan tidigare diskuterats i åtskilliga sammanhang. Den har senast behandlats av 1957 års trafiknykterhetskommitté i dess år 1963 avgivna betänkande. I detta förordas att samtliga fall, där återkallelse kan ifrågakomma på grund av annan straffbelagd handling än fylleri, överförs till domstols handläggning. Förslaget har emellertid vid remissbehandlingen fått ett blandat mottagande. Varken betänkandet eller remissvaren däröver anses ha gett någon klar och entydig anvisning i frågan om vilken myndighet som lämpligen bör besluta om återkallelse av körkort. Ytterligare utredning av hithörande frågor har därför befunnits erforderlig. Här må först nämnas att den i januari 1966 tillkallade nya trafiknykterhetsutredningen skall förutslutningslöst ompröva trafiknykterhetskommitténs ställningstaganden till olika frågor i belysning av remisskritiken. Utredningsuppdraget omfattar visserligen inte den nu aktuella frågan om handläggningen av körkortsåterkallelser men utredningen skall beträffande utformningen av påföljderna för trafiknykterhetsbrott samråda med trafikmålskommittén. Denna kommitté kommer att ta upp frågan om påföljdssystemet vid andra trafiköverträdelser än trafiknykterhetsbrotten i hela dess vidd till översyn från kriminalpolitiska utgångspunkter och därvid pröva även frågan om vilken myndighet som bör besluta om återkallelse av körkort.

Då åtgärder sålunda redan är vidtagna för att utredning i ämnet skall komma till stånd är någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna inte påkallad.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I:32 och II:45, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 februari 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson*, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson, Torsten Hansson och Fälldin;

från a n d r a kammaren: herrar Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Hedin, Svenning, fröken Anderson i Lerum, herrar From, Åberg och Josefson i Arrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.