

1972:71

SOU

Ref

rätten rätten

till

Förslag till körkortsreform 2 Lagtext och specialmotivering

Betänkande avgivet av trafikmålskommittén
Stockholm 1972

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

1972:71

NOU
ES

Ref

rätten

rätten

till

Förslag till körkortsreform

2 Lagtext och specialmotivering

Betänkande avgivet av trafikmålskommittén

Stockholm 1972





Statens offentliga utredningar
1972:71
Justitiedepartementet

Rätten till ratten

Förslag till körkortsreform
2. Lagtext och specialmotivering

Betänkande avgivet av trafikmålskommittén
Stockholm 1972

ISBN 91-38-01422-X

Innehåll

I	<i>Förslag till lagtext</i>	5	7 §	57
	1 Lag om körkort	5	8 §	57
	2 Lag om ändring i RB	16	4 kap. Körkortsspärr	57
	3 Lag om ändring i lagen om skat-		1 §	58
	terätt och länsrätt	17	2 §	61
	4 Kungörelse om körkortsprickar ..	18	3 §	63
			4 §	63
			5 §	63
II	<i>Specialmotivering</i>	25	6 §	65
	1 <i>Lag om körkort</i>	25	7 §	67
	1 kap. Rätten att föra vissa fordon	26	8 §	67
	1 §	27	9 §	68
	2 §	27	10 §	68
	3 §	27	11 §	69
	4 §	27	12 §	69
	5 §	27	13 §	71
	6 §	29	5 kap. Omhändertagande av körkort	72
	7 §	30	1 §	75
	8 §	32	2 §	76
	9 §	33	3 §	77
	10 §	33	4 §	78
	2 kap. Körkortsindragning	33	5 §	78
	1 §	39	6 §	78
	2 §	41	7 §	79
	3 §	41	8 §	79
	4 §	41	9 §	79
	5 §	41	10 §	79
	3 kap. Körkortsåterkallelse	42	11 §	80
	1 §	43	6 kap. Rättegångsbestämmelser	
	2 §	54	m. m.	80
	3 §	55	1 §	82
	4 §	56	2 §	82
	5 §	56	3 §	82
	6 §	57	4 §	83

5 §	83	5.2.1 Körkortsbeslut	103
6 §	84	5.2.2 Trafikbrott	104
7 §	84	5.2.3 Andra brott än trafikbrott	104
8 §	84	5.2.4 Brott av icke körkortsinnehavare	104
9 §	84	5.2.5 Läkares underrättelseplikt	104
10 §	84	5.2.6 Underrättelse från nykterhetsnämnd, polis, åklagare m. fl.	107
11 §	85	5.2.7 Förare i yrkesmässig trafik	107
12 §	85	5.3 Rehabiliteringstider	107
13 §	85	5.3.1 Körkortsbeslut	107
14 §	86	5.3.2 Trafikbrott	108
15 §	86	5.3.3 Övriga anteckningar	109
16 §	86	5.4 Slutantmärkning	109
17 §	87	IV <i>Bilagor</i>	111
18 §	87	6 <i>Straffprocessuella konsekvenser vid vissa rättsverklningar av brott</i>	111
19 §	87	6.1 Inledning	111
20 §	88	6.2 Påföljdsbegreppet	111
21 §	88	6.3 Omröstning till dom i kollegiala domstolar	113
2 <i>Lag om ändring i rättegångsbal-ken</i>	89	6.4 Förbudet i brottmål mot s. k. reformatio in peius	118
3 <i>Lag om ändring i lagen om skatterätt och länsrätt</i>	90	6.5 Ett fullföljdsspörsmål	121
4 <i>Kungörelse om körkortsprickar</i>	91	6.6 Res judicata	123
1 §	91	6.7 Sammanfattning	128
2 §	93	7 <i>Europarådets resolution om körkortsingripande</i>	130
3 §	93	7.1 Resolutionstexten (1971:28)	130
4 §	94	7.2 Kommentaren till resolutionen	131
5 §	95	7.2.1 Appendix I med förslag till pricksystem	135
6 §	95	7.2.2 Appendix II med redovisning av behandlingen i Västtyskland av återfallsbrottslingar i trafiken	138
7 §	96	7.2.3 Appendix III med redovisning av pricksystemet i Frankrike	139
8 §	96	7.2.4 Appendix IV med redovisning av straffen för trafikbrott i Storbritannien	140
9 §	97		
10 §	97		
11 §	99		
12 §	99		
13 §	100		
14 §	100		
15 §	101		
16 §	101		
17 §	101		
18 §	101		
19 §	101		
20 §	101		
21 §	102		
22 §	102		
III <i>Informationen om trafikanterna</i>	103		
5 <i>Körkortsregistret</i>	103		
5.1 Allmänt	103		
5.2 Upplysningsplikten	103		

I Förslag till lagtext

1 Förslag till lag om körkort (KL)

1 kap. Rätten att föra vissa fordon

1 §

Motorfordon eller till traktor ombyggd bil får föras endast av den som har körkort för fordonet.

Vad som sägs i första stycket gäller även då annan med gummihjul försedd traktor föres på väg, om körningen ej är tillfällig och avser kortare sträcka vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller liknande ändamål.

2 §

Körkort för motorfordon finns i sex klasser och medför behörighet för innehavaren att föra fordon enligt vad som anges nedan:

klass A: motorcykel;

klass AB: personbil, lätt lastbil och motorcykel samt personbil och lätt lastbil med ett tillkopplat släpfordon, vars totalvikt är högst 750 kilogram, dock att släpfordonets totalvikt får vara högre än 750 kilogram under förutsättning dels att den ej överstiger dragfordonets tjänstevikt, dels att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt är högst 3 500 kilogram;

klass ABE: personbil och lätt lastbil, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt, samt motorcykel;

klass ABCE: tung lastbil, personbil och lätt lastbil, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt, samt motorcykel;

klass ABDE: buss, personbil och lätt lastbil, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt, samt motorcykel;

klass ABCDE: motorfordon av alla slag, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt.

3 §

För traktor finns särskilt körkort. Körkort för traktor gäller ej för traktor, som utgöres av ombyggd bil.

Körkort för motorfordon gäller även för traktor; utgöres traktorn av ombyggd bil, gäller dock samma krav på körkort som om bilen ej byggts om.

4 §

Körkort får utfärdas för den som uppnått följande nedre åldersgränser, nämligen för körkort

klass A 16 år

klass AB 18 år

klass ABE och ABCE 19 år

klass ABDE och ABCDE 20 år.

Körkort för motorcykel (klass A) medför ej rätt att föra tung motorcykel, förrän innehavaren fyllt 18 år.

Körkort för traktor får utfärdas för den som fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, 15 år.

5 §

Körkort får utfärdas för den som i fråga om

1. fysisk och psykisk hälsa,
2. teoretiska kunskaper och
3. praktiska färdigheter

har från trafiksäkerhetssynpunkt erforderliga förutsättningar att föra sådant fordon som hans körkortsansökan avser.

6 §

Uppfyller körkortssökande ej förutsättningarna enligt 5 §, får körkort likväl utfärdas, om körkortsinnehavet förenas med särskilda föreskrifter och sökandens bristande förmåga med hänsyn därtill finnes vara utan fara för trafiksäkerheten.

Föreskrift enligt första stycket får avse skyldighet att använda särskilt hjälpmedel, att ha särskild utrustning på fordonet eller att genomgå undersökning av läkare eller annan.

7 §

För den som missbrukar alkoholhaltiga drycker får körkort utfärdas endast om särskilda skäl ger anledning antaga, att han kommer att efterleva bestämmelserna om nykterhet i trafiken. Motsvarande gäller den som missbrukar annat berusande eller bedövande ämne.

8 §

Om särskilda hinder mot att utfärda körkort är stadgat i 2 och 4 kap.

9 §

Ansökan om körkort göres hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller, om han inte är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län, där han vistas. Vistas sökanden i annat län än det inom vilket han är mantalsskriven, kan länsstyrelsen, om sökanden begär det eller länsstyrelsen eljest finner det lämpligt, hänskjuta ansökningen till länsstyrelsen i det andra länet.

10 §

Föreskrifter om övningskörning meddelas av Konungen eller av myndighet som Konungen bestämmer.

2 kap. Körkortsindragning

1 §

Länsrätt skall besluta om körkortsindragning

1. om körkortsinnehavarens förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom eller skada att han icke vidare bör ha körkort,

2. om körkortsinnehavaren i annat fall ej uppfyller de krav som gäller för att erhålla körkort,

3. om körkortsinnehavaren ej efterkommer föreläggande att inkomma med läkarintyg, bevis rörande sina teoretiska kunskaper eller praktiska färdigheter eller att genomgå undersökning hos trafikkonsulent,

4. om körkortsinnehavaren ej efterkommer föreläggande att utbyta körkort, eller

5. om körkortsinnehavaren begär att körkortet skall indragas.

2 §

Länsrätten kan i beslut om körkortsindragning ange att viss tid skall förflyta innan ansökan om nytt körkort upptages till prövning.

3 §

Kan det antagas att körkort kommer att indragas, skall länsrätten besluta om körkortsindragning tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet.

4 §

Finner polismyndighet att beslut av länsrätten enligt 3 § ej kan avvaktas, skall polismyndigheten besluta om körkortsindragning tills vidare.

Polismyndigheten skall inom 24 timmar anmäla beslutet för länsstyrelsen. Länsrätten skall snarast möjligt därefter pröva om indragningen skall bestå.

5 §

Körkort, som indragits, skall så snart det förhållande som föranlett indragningen upphört återlämnas till föraren. Har mer än sex månader förflutit från indragningen eller har körkortet indragits med stöd av 1 § 5 måste föraren dock ansöka om nytt körkort.

3 kap. Körkortsåterkallelse

1 §

Tingsrätt skall besluta om körkortsåterkallelse för körkortsinnehavare som

1. finnes skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för

vissa trafikbrott;

2. finnes skyldig till brott mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott, om brottet från trafiksäkerhetssynpunkt är av allvarigare beskaffenhet;

3. finnes skyldig till brott varigenom han vid förande av motordrivet fordon i ej ringa mån åsidosatt en för trafiksäkerheten grundläggande regel;

4. finnes skyldig till brott varigenom han vid färd med motordrivet fordon eljest i väsentlig mån äventyrat trafiksäkerheten; eller

5. genom upprepade brott mot de bestämmelser, som i trafiksäkerhetens intresse meddelats för den motordrivna fordonstrafiken, visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser.

Återkallelse på grund av brott mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott får underlåtas om körningen avsett kort flyttning av fordonet på gård, parkeringsplats eller därmed jämförbart område och risken för trafikolycka varit obetydlig.

Har körkortsinnehavare genom dom, som vunnit laga kraft, utom riket dömts för brott, motsvarande dem som avses i första stycket, skall vad i första och andra stycket sägs gälla i tillämpliga delar.

2 §

Föreligger förutsättningar för körkortsåterkallelse enligt 1 § får rätten, om det finnes anledning antaga att körkortsinnehavaren i fortsättningen vinnlägger sig om att följa trafikens regler, besluta att körkortsåterkallelsen skall vara villkorlig.

Villkorlig körkortsåterkallelse får dock ej meddelas om körkortsinnehavare efter förvärv av körkortet gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen om straff för vissa trafikbrott och gärningen ej bestått i anstiftan eller medhjälp till brottet eller om eljest den allmänna respekten för trafikens regler finnes kräva ovillkorlig körkortsåterkallelse.

3 §

Rätten kan förordna, att i villkorlig körkortsåterkallelse skall ingå förbud att föra körkortspliktigt fordon under viss tid, lägst en och högst två månader.

4 §

Den som erhåller villkorlig körkortsåterkallelse skall vara underkastad en prøvotid av två år.

Prövotiden räknas från den dag rättens avgörande i vad avser beslutet i körkortsfrågan genom nöjdförklaring eller eljest vinner laga kraft mot körkortsinnehavaren.

5 §

Rätten kan föreskriva att den som meddelats villkorlig körkortsåterkallelse skall underkasta sig läkarvård, nykterhetsvård eller annan vård, behandling eller utbildning, som har betydelse för hans förmåga att föra körkortspliktigt fordon. Om förhållandena föranleder därtill, kan rätten ändra meddelad föreskrift eller meddela ny föreskrift.

6 §

Har körkortsinnehavaren åsidosatt sina åligganden i anledning av den villkorliga körkortsåterkallelsen skall trafikkonsulenten anmäla förhållandet för åklagaren, som prövar om han skall föra talan om åtgärd enligt 7 §.

7 §

Iakttager körkortsinnehavaren ej vad som ålagts honom i anledning av den villkorliga körkortsåterkallelsen eller begår han nytt trafikbrott, kan rätten

1. tilldela honom varning;
2. meddela honom förbud enligt 3 §;
3. förlänga prøvotiden till högst tre år;
4. undanröja den villkorliga körkortsåterkallelsen och besluta om ovillkorlig körkortsåterkallelse.

Talan om åtgärd enligt denna paragraf skall anhängiggöras före prøvotidens utgång.

Efter prøvotidens utgång får åtgärd som nämns i första stycket 1 och 2 ej beslutas, om ej prøvotiden förlängs.

8 §

Finnes körkortsinnehavaren ha begått annat trafikbrott före beslutet om villkorlig körkortsåterkallelse, kan rätten före prøvotidens utgång besluta om åtgärd enligt 7 §.

4 kap. Körkortsspärr

1 §

I beslut om ovillkorlig körkortsåterkallelse skall bestämmas viss tid, lägst en månad och högst fem år, före vars utgång föraren ej får medges behörighet att föra körkortspliktigt fordon (körkortsspärr).

Den enligt första stycket bestämda tiden räknas från den dag rätten att föra körkortspliktigt fordon fråntogs föraren.

2 §

Körkortsspärr skall bestämmas till lägst ett år om körkortet återkallas för körkortsinnehavare som efter förvärv av körkortet brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen om straff för vissa trafikbrott.

Vad som sägs i första stycket skall dock ej gälla om gärningen bestått i anstiftan eller medhjälp till brottet och ej heller vid brott mot 4 § 1 mom. lagen om straff för vissa trafikbrott, om omständigheterna är mildrande.

3 §

Meddelas beslut om körkortsspärr i dom angående flera trafikbrott skall spärr bestämmas gemensamt för brotten.

Vad som föreskrivits i 1 och 2 §§ gäller även beslut enligt första stycket.

4 §

Har rätten att föra körkortspliktigt fordon genom förbud enligt 3 kap. 3 § eller eljest förut varit fråntagen föraren på grund av brottet, bestämmer rätten i vilken mån den tidigare åtgärden skall medföra avräkning på tiden för körkortsspärr.

5 §

Har den, som icke innehar körkort, gjort sig skyldig till brott som avses i 3 kap. 1 § och är omständigheterna sådana att brottet bör utgöra hinder mot förvärv av körkort, skall rätten

besluta om körkortsspärr. Körkortsspärr skall alltid beslutas för den som finnes skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen om straff för vissa trafikbrott och gärningen ej bestått i anstiftan eller medhjälp till brottet.

Tiden för körkortsspärr enligt första stycket bestämmes och beräknas enligt samma grunder som vid körkortsåterkallelse.

6 §

Beslutas körkortsspärr kan det men föraren därigenom lider beaktas då påföljd för brottet bestämmes.

7 §

Har föraren före beslutet om körkortsspärr begått annat trafikbrott, som enligt bestämmelserna i 3 kap. 1 § eller 4 kap. 5 § skall påverka hans rätt till körkort, eller begår han nytt sådant brott efter beslutet men innan körkortsspärren till fullo verkställts, kan rätten

1. förordna att den tidigare körkortsspärren skall avse också det nya brottet,
2. besluta särskilt om körkortsspärr för detta brott eller,
3. om det tidigare beslutet vunnit laga kraft, förlänga tiden för körkortsspärren.

Talan om förlängning av tiden skall anhängiggöras innan körkortsspärren till fullo verkställts.

8 §

Har med tillämpning av 7 § första stycket 1 genom lagakraftvunnet beslut förordnats att körkortsspärr som tidigare beslutats skall avse ytterligare trafikbrott och ändras det tidigare beslutet av högre rätt genom beslut som vinner laga kraft, skall frågan om körkortsspärr för sagda brott efter anmälan av åklagare ånyo prövas av tingsrätt.

9 §

Förekommer flera beslut om körkortsspärr till verkställighet samtidigt och framgår det ej av besluten att spärren för de andra brotten beaktats, skall, sedan besluten vunnit laga kraft, rätten efter anmälan av åklagare med tillämpning av bestämmelserna i 3 § pröva frågan om körkortsspärr för brotten.

10 §

Har i beslut om körkortsåterkallelse spärrtiden bestämts till högst sex månader, skall körkortet efter spärrtidens utgång omedelbart återlämnas till föraren. Vad nu sagts gäller även om beslutet icke vunnit laga kraft.

Konungen kan förordna att i de fall som avses i första stycket prövning skall ske av de teoretiska kunskaperna.

11 §

Överstiger tiden för körkortsspärr två år, kan rätten, när två år förflutit, meddela beslut om nedsättning av tiden. Sådant beslut får endast meddelas när särskilda skäl föranleder därtill.

12 §

Utan hinder av att körkortsspärr beslutats kan länsstyrelsen medge den som genomgått kurs, som godkänts av trafiksäkerhetsverket, behörighet att tidigast en månad innan tiden för körkortsspärr löpt ut föra körkortspliktigt fordon. Sådant beslut kan dock endast meddelas om spärrtiden bestämts till sex månader eller mera.

13 §

Har körkortssökande gjort sig skyldig till trafikbrott och finner länsstyrelse, som avses i 1 kap. 9 §, att frågan om körkortsspärr för sökanden bör prövas innan körkort beviljas, skall länsstyrelsen underrätta allmän åklagare därom.

5 kap. Omhändertagande av körkort

1 §

Är förare på sannolika skäl misstänkt för brott som avses i 3 kap. 1 § första eller tredje stycket och kan det antagas att hans körkort kommer att ovillkorligt återkallas på grund av brottet, skall körkortet skyndsamt omhändertagas.

Är fråga om brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott och har omhändertagande ej skett enligt första stycket, skall, där blodundersökning visar att föraren under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,8 promille eller däröver, hans körkort omhändertagas om ej omständigheterna är sådana som sägs i 3 kap. 1 § andra stycket.

2 §

Beslut att omhändertaga körkort meddelas av undersökningsledaren, åklagaren eller rätten.

3 §

Föreligger skäl att omhändertaga körkort och kan beslut enligt 2 § ej avvaktas, skall polisman besluta att körkortet skall omhändertagas.

Beslutet skall skyndsamt anmälas för undersökningsledaren eller åklagaren, som har att omedelbart pröva om omhändertagandet skall bestå.

4 §

Fråga om omhändertagande av körkort kan av rätten upptagas på yrkande av undersökningsledaren eller åklagaren och sedan åtal väckts, även utan yrkande.

Väckes vid rätten fråga om omhändertagande av körkort, skall, så snart det kan ske, förhandling därom äga rum inför rätten. Om sådan förhandling gäller i tillämpliga delar vad som stadgas i 24 kap. 17 § rättegångsbalken.

5 §

Har omhändertagande av körkort beslutats av annan än rätten, äger föraren begära rättens prövning av beslutet. Då begäran inkommit skall rätten snarast möjligt och om synnerliga hinder ej möter senast en vecka därefter hålla förhandling som avses i 4 §. Utsättes

huvudförhandling att hållas inom två veckor sedan begäran framställdes, får dock, om ej rätten finner att särskild förhandling bör äga rum, med förhandlingen anstå till huvudförhandlingen.

6 §

Då rätten beslutar om omhändertagande av körkort skall, om åtal ej redan väckts, rätten utsätta den tid inom vilken åtal skall väckas. I annat fall skall åtal väckas inom två veckor från det föraren fråntogs rätten att föra körkortspliktigt fordon.

Finnes tid, som avses i första stycket, otillräcklig, får rätten, om framställning därom göres före tidens utgång, medgiva förlängning av tiden.

7 §

Föreligger ej längre skäl för omhändertagande av körkortet eller har ej inom tid som avses i 6 § åtal väckts eller till rätten inkommit framställning om förlängning av tiden, skall beslutet om omhändertagande omedelbart hävas.

Om hävande beslutar rätten eller, om beslutet om omhändertagande ej meddelats eller fastställts av rätten, undersökningsledaren eller åklagaren.

8 §

Har beslut om omhändertagande av körkort meddelats, skall huvudförhandling i målet hållas inom två veckor från det åtalet väcktes, om det ej behövs längre uppskov.

9 §

Förekommer i annat fall än som avses i 1 § anledning att antaga att körkort kommer att ovillkorligt återkallas, skall körkortet skyndsamt omhändertagas.

Beslut enligt första stycket meddelas av åklagaren eller rätten.

Bestämmelserna i 4–8 §§ gäller i tillämpliga delar för omhändertagande enligt första stycket.

10 §

Talan mot underrätts och hovrätts beslut under rättegången i fråga rörande omhändertagande av körkort skall föras särskilt.

Har hovrätt ogillat yrkande om omhändertagande av körkort eller hävt beslut därom, får talan mot beslutet dock endast föras i samband med talan mot hovrättens dom eller slutliga beslut.

Rätten att klaga över beslut att omhändertaga körkort är ej inskränkt till viss tid.

11 §

Uppkommer i mål, som fullföljts till högre rätt, fråga om omhändertagande av körkort, kan frågan därom avgöras utan förhandling. Behövs förhandling, skall den hållas snarast möjligt.

Överrätt får utan motpartens hörande göra ändring i underrätts beslut rörande omhändertagande av körkort eller förordna att verkställandet av beslut om körkortsåterkallelse skall uppskjutas tills vidare.

6 kap. Rättegångsbestämmelser m. m.

Körkortsindragning

1 §

Fråga om körkortsindragning prövas av länsrätten i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven eller, om han ej är mantalsskriven inom riket, av länsrätten i det län där han vistas.

Mål, som avses i första stycket, får även upptagas av länsrätten i det län där körkortsinnehavaren uppehåller sig, om länsrätten med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt.

2 §

Finner länsstyrelse i län, som avses i 1 §, skälig anledning antaga, att fall som avses i 2 kap. 1 § föreligger, skall länsstyrelsen skyndsamt utreda frågan om indragning av körkortet. Länsstyrelsen kan därvid förelägga körkortsinnehavaren att inkomma med läkarintyg och bevis rörande sina teoretiska kunskaper eller praktiska färdigheter samt att genomgå undersökning hos trafikkonsulent.

3 §

Talan mot länsrätts eller kammarrätts beslut enligt denna lag får, förutom av enskild part, föras av statens trafiksäkerhetsverk.

Körkortsåterkallelse och körkortsspärr

4 §

Har körkortsinnehavare funnits skyldig till brott mot de bestämmelser, som i trafiksäkerhetens intresse meddelats för den motordrivna fordonstrafiken, och har rätten ej prövat fråga om körkortsåterkallelse enligt 3 kap. 1 § första stycket 5, får åklagaren föra särskild talan om körkortsåterkallelse.

Vad som sägs i första stycket äger motsvarande tillämpning på körkortsspärr enligt 4 kap. 5 §.

5 §

Talan om körkortsåterkallelse eller körkortsspärr för den som utom riket dömts för trafikbrott föres särskilt av allmän åklagare.

6 §

Talan om ändring av föreskrift enligt 3 kap. 5 § får, förutom av enskild part, föras av allmän åklagare.

Särskild talan om åtgärd enligt 3 kap. 7 § föres av allmän åklagare.

7 §

Talan enligt 4–6 §§ upptages av rätten i den ort där den som avses med åtgärden är mantalsskriven.

Mål, som avses i första stycket, får även upptagas av domstol, där mål om trafikbrott är

anhängigt mot vederbörande, eller av rätten i den ort där han uppehåller sig, om rätten med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt.

Fråga om åtgärd enligt 3 kap. 5 eller 7 § får också upptagas av den rätt som beslutat om villkorlig körkortsåterkallelse.

8 §

Talan, som avses i 3 kap. 7 § och 4 kap. 7 § andra stycket, skall anses anhängiggjord då ansökan om att målet skall tagas upp delgavs föraren.

Varning, som beslutats av domstol, skall, om föraren ej är närvarande och omedelbart kan erhålla del därav, utan dröjsmål delges honom personligen.

9 §

Ansökan enligt 4 kap. 11 § göres hos den rätt som först avgjort det mål vari körkortsspärr beslutats. I sådant mål är allmän åklagare motpart till den enskilde.

Anmälan enligt 4 kap. 8 eller 9 § göres hos första domstol i något av målen.

10 §

Nämnd skall deltaga, när tingsrätt avgör fråga om körkortsåterkallelse eller körkortsspärr. I nämnden bör tjänstgöra minst en nämndeman med insikt och erfarenhet i trafikfrågor.

Tingsrätt får ej besluta körkortsspärr för längre tid än tre månader, om ej föraren är personligen närvarande vid förhandlingen. Förekommer fråga, som avses i första stycket, utan samband med att föraren är tilltalad, gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som är föreskrivet angående åtal för brott på vilket ej kan följa svårare straff än böter.

11 §

Uppkommer vid omröstning skiljaktiga meningar i fråga om körkortsåterkallelse eller körkortsspärr, skall rätten rösta särskilt därom.

12 §

Beslut om körkortsåterkallelse eller körkortsspärr får ej meddelas med mindre föraren erhållit del av åtal för brottet inom sådan tid att påföljd för brottet kan ädömas.

Talan enligt 4–5 §§ skall väckas inom ett år från det rättens avgörande i skuldfrågan vunnit laga kraft.

13 §

Har rätten meddelat beslut om villkorlig körkortsåterkallelse, kan föraren före fullföljds-tidens utgång avgiva förklaring att han är nöjd med beslutet.

Förklaringen avgives i den ordning Konungen föreskriver.

Förklaring, som avgivits i föreskriven ordning, får ej återtagas.

Pricksystem

14 §

Dömes körkortsinnehavare för brott mot de bestämmelser som i trafiksäkerhetens intresse meddelats för den motordrivna fordonstrafiken, skall som erinran till föraren att iaktta trafikens regler och till ledning för åtgärder i körkortshänseende bestämmas körkortsprickar i enlighet med närmare föreskrifter, som utfärdas av Konungen.

15 §

Konungen kan bestämma, att den som erhållit visst antal prickar skall genomgå teoretiskt förarprov.

Övriga bestämmelser

16 §

Beslut om indragning, ovillkorlig återkallelse eller omhändertagande av körkort och om körkortsspärr skall lända till efterrättelse utan hinder av att talan fullföljes mot beslutet.

17 §

Har beslut meddelats om indragning, ovillkorlig återkallelse eller omhändertagande av körkort eller om förbud att föra körkortspliktigt fordon, åligger det föraren att efter anmaning omedelbart överlämna körkortet till den som meddelat beslutet eller verkställer delgivning därav.

Den som inte efterkommer anmaningen dömes till böter, högst femhundra kronor.

18 §

Körkortet skall återställas till föraren, om beslut som sägs i 17 § första stycket häves eller verkställandet därav uppskjutes tills vidare.

19 §

Det åligger polismyndigheten att lämna allmän domstol, allmän förvaltningsdomstol och länsrätt handräckning för att inställa körkortsinnehavare eller annan enskild part i anledning av mål, ärende eller undersökning enligt denna lag.

20 §

Konungen har rätt att medge dispens från bestämmelserna i 1 kap. 4 § samt 2 kap. 2 och 5 §§.

21 §

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

Denna lag träder i kraft den

Härigenom förordnas att 48 kap. 2 § rättegångsbalken skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

48 kap.

2 §

Föreläggande enligt ----- enligt 14 §.

Är brott ----- till godkännande.

I strafföreläggande får intagas föreläggande av ovillkorlig körkortsåterkallelse med körkortsspärr högst tre månader.

Denna lag träder i kraft den

3 Förslag till lag om ändring i lagen om skatterätt och länsrätt

Härigenom förordnas att 4 § andra stycket och 6 § första stycket 4 lagen (1971:52) om skatterätt och länsrätt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 §

Vid länsrätt ----- 21 kap. föräldrabalken.

Vid länsrätt handlägges vidare, såvitt gäller svenskt körkort, turistkörkort eller trafik-kort, mål om varning eller återkallelse av sådant kort och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

Vid länsrätt handlägges vidare mål om indragning av svenskt körkort och mål om utländskt körkort, allt enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

6 §

Skatterätt och ----- uppenbart förbiseende.

4. vid beslut att tills vidare återkalla körkort eller turistkörkort eller att tills vidare vägra godkännande av utländskt körkort, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas,

4. vid beslut att tills vidare indraga körkort eller att tills vidare vägra godkännande av utländskt körkort, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas.

5. vid annat ----- arbetstagares skatt.

Denna lag träder i kraft den

Bestämmande av körkortsprickar

1 §

Finnes körkortsinnehavare skyldig till brott som avses i 2 § och har brottet avsett trafik med motordrivet fordon, skall rätten, om körkortsåterkallelse ej beslutas, i domen bestämma det antal körkortsprickar brottet föranleder.

2 §¹

Med de begränsningar som följer av 1 § skall körkortsprickar bestämmas för följande brott.

1. Brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.
2. Brott mot 3 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.
3. Brott mot vägtrafikförordningen (1951:648) med undantag av 10 § 6 mom., 11 § 1 mom., 12 § 1, 2 eller 4 mom., 13 § 1, 3 eller 4 mom., 21 § 1–3 mom., 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom., 29 § 4 mom., 49 § 2 mom. e–f eller 3 mom., 57 § 2 mom. fjärde stycket och 58 §.
4. Brott mot lokala trafikföreskrifter, som meddelats med stöd av andra bestämmelser i vägtrafikförordningen än 61 § 1 mom. b.
5. Brott mot kungörelsen (1971:60) om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt samhälle.
6. Brott mot mopedförordningen (1960:134) med undantag av 3 § andra stycket, 9 § och 10 § första stycket.

3 §²

Körkortsprickar bestämmas enligt följande.

I. 4 prickar

1. Backning eller vändning på motorväg 45 § 7 mom. andra st. och 67 § andra st.
eller motortrafikled VTF

¹ 2–3 §§ har utarbetats av en arbetsgrupp inom kommittén. Förslaget, som huvudsakligen upprättades under våren 1971, får närmast ses som ett exempel på hur ett pricksystem kan utformas och hur en gradering kan göras mellan olika typer av trafikbrott. Kommittén har ej tagit ställning till detaljutformningen av dessa paragrafer.

² Se not till 2 §.

- | | |
|---|--|
| 2. Överskridande av högsta tillåtna hastighet med mer än 30 km/tim | 56 § 1—4 mom. och 67 § andra st. VTF; KK (1971:60) om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område. |
| 3. Brott mot bestämmelser om omkörningsförbud | 47 § och 67 § andra st. VTF |
| 4. Fotbromsen (färdbromsen) ej effektiv | 3 § 1 mom. b och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 5. Styrinrättningen ej effektiv | 3 § 1 mom. a och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 6. Underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse trafiksignal för reglering av fordonstrafik | 40 § 1 mom. första st. och 67 § andra st. VTF |
| 7. Underlåtenhet att lämna företräde åt gående på bevakat övergångsställe | 48 a § andra st. och 67 § andra st. VTF |
| 8. Passerande av järnvägs- eller spårvägs-korsning mot signal eller då av annat förhållande framgår att tåg nalkas. | 42 § 2 mom. första st. alt. jämfört med 5 mom. samt 67 § andra st. VTF |
| 9. Vårdslöshet i trafik som utgjort överträdelse av någon av de ovan angivna bestämmelserna | 1 § TL |
| 10. Förande av fordon i uttröttat tillstånd | 1 § första st. TL jämfört med 28 § 1 mom. VTF |
| 11. Rattfylleri och rattonykterhet | 4 § TL |

II. 3 prickar

- | | |
|--|---|
| 1. Olovligt avvikande från trafikolycksplats | 5 § TL |
| 2. Underlåtenhet att stanna före infart på huvudled | 48 § 1 mom. första st. och 67 § andra st. VTF |
| 3. Överskridande av högsta tillåtna hastighet med över 15 km/tim upp till 30 km/tim | 56 § 1—4 mom. och 67 § andra st. VTF; KK (1971:60) om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område |
| 4. Överskridande med mer än 50 % av max. last, bruttovikt, axel- eller boggitryck | 54 § 1 mom. 54 a § eller 57 § 1 mom. samt 67 § tredje st. VTF |
| 5. Däck med bristning, blottad cordväv eller annan skada som innebär fara för punktering eller explosion, sekunda däck | 2 § och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 6. Vårdslöshet i trafik som utgjort överträdelse av någon av de ovan under avsnitt II angivna bestämmelserna | 1 § första st. TL |
| 7. Omkörning av annat fordon strax före eller i korsning i samma plan mellan väg och järnväg | 1 § första st. TL jämfört med 42 § 3 mom. VTF |
| 8. Olovlig körning | 3 § TL |

III. 2 prickar

- | | |
|---|---|
| 1. Handbromsen (parkeringsbromsen) ej effektiv | 3 § 1 mom. b och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 2. Framförande av fordon på fel vägbana | 44 § första st. och 67 § andra st. VTF |
| 3. Ej stannat före obehåkat övergångsställe för att låta gående passera | 48 a § andra st. och 67 § andra st. VTF |
| 4. Framförande av otillåtet fordon på motorväg eller motortrafikled | 44 § tredje st. och 67 § andra st. VTF |
| 5. Användande av påfartsväg för avfart eller avfartsväg för påfart | 44 § fjärde st. och 67 § andra st. VTF |
| 6. Något men ej alla däck dubbade (personbil) | 2 § och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 7. Belysningsanordningar framtill saknas, ur funktion eller bristfälliga vid färd under mörker eller tät dimma | 3 § 1 mom. e och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 8. Framförande av fordon under mörker eller tät dimma utan att ha föreskrivna lyktor tända | 51 § 1 mom. första st. och 67 § andra st. VTF eller 10 § andra st. och 11 § andra st. mopedförordningen |
| 9. Underlåtenhet att utmärka utskjutande gods på föreskrivet sätt | 52 § 2 mom. och 67 § andra st. VTF |
| 10. Otillfredsställande koppling av fordon som drages av motordrivet fordon | 55 § 2 mom. första st. och 67 § andra st. VTF |
| 11. Stannande eller uppställning på motorväg eller motortrafikled | 49 § 2 mom. a och 67 § andra st. VTF |
| 12. Stannande eller uppställning i eller nära skarp kurva, på eller i närheten av backkrön eller på annan plats där sikten är skymd | 49 § 2 mom. b och 67 § andra st. VTF |
| 13. Framförande av fordon i förbjuden färdriktning | 61 § 1 mom. och 68 § första st. VTF jämfört med lokal trafikföreskrift |
| 14. Uppställning av fordon på väg under mörker utan föreskrivna belysnings- eller reflexanordningar | 51 § 1 mom. tredje st. och 67 § andra st. VTF |
| 15. Brukande av fordon i strid mot körförbud | 23 § andra och fjärde st., 24 § 4 mom. samt 65 § 2 mom. och 3 mom. andra eller tredje st. |
| 16. Vårdslöshet i trafik som ej faller under I eller II | 1 § första st. TL |
| 17. Hindrande eller störande av trafik | 2 § TL |

IV. 1 prick

Alla övriga brott som skall föranleda prickbelastning

4 §

Har någon genom samma handling begått flera brott får prickbelastningen för samtliga brott ej överstiga prickbelastningen för det svåraste brottet med mer än två prickar.

5 §

Körkortsprickar antecknas i centrala körkortsregistret.

Trafiksäkerhetsverket prövar om körkortsinnehavare vid anteckningstillfället uppnått den pricknivå vid vilken åtgärd skall vidtagas enligt 6–8 §§.

6 §

Har körkortsinnehavare vid provningstillfället lägst fem och högst sju prickar och föreligger ej fall som avses i 12 § skall han av trafiksäkerhetsverket föreläggas att inkomma med bevis om att han har sådana teoretiska kunskaper som avses i 1 kap. 5 § körkortslagen.

7 §

Har körkortsinnehavare vid provningstillfället åtta eller nio prickar skall trafiksäkerhetsverket underrätta trafikkonsulenten i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven eller om han ej är mantalsskriven inom riket, trafikkonsulenten i det län där körkortsinnehavaren vistas.

8 §

Har körkortsinnehavare vid provningstillfället tio prickar eller mera skall trafiksäkerhetsverket underrätta åklagarmyndigheten i den ort där körkortsinnehavaren har sitt hemvist.

9 §

Under de två första åren efter det att körkortsinnehavaren återfått rätten att föra motorfordon eller traktor efter återkallelse eller prøvotiden vid villkorlig körkortsåterkallelse utgått, skall den pricknivå vid vilken åtgärd skall vidtagas vara fyra–fem, sex–sju respektive åtta i de under 6–8 §§ angivna fallen.

Vad som sägs i första stycket skall också gälla körkortsinnehavare som förvärvat körkort efter beslut om körkortsspärr enligt 4 kap. 5 § körkortslagen.

10 §

Då pricknivån bestämmes skall de brott beaktas som körkortsinnehavaren begått de senaste tre åren.

Brott skall dock ej beaktas om det begåtts innan körkortsinnehavaren efter körkortsindragning eller ovillkorlig körkortsåterkallelse återfått rätten att föra motorfordon eller traktor eller innan prøvotiden vid villkorlig körkortsåterkallelse utgått.

11 §

Körkortsinnehavare för vilken vid provningstillfället antecknats, att han under det senaste året genomgått trafikutbildning, skall erhålla avdrag med högst två prickar.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar anvisningar om sådan utbildning som avses i första stycket och om förutsättningarna för anteckning i körkortsregistret av utbildningen.

Teoretiskt förarprov

12 §

Föreligger fall som avses i 6 § och har körkortsinnehavaren under det senaste året genomgått teoretiskt förarprov skall trafiksäkerhetsverket i stället för att meddela föreläggande om sådant prov sända underrättelse enligt 7 § till trafikkonsulent.

13 §

Meddelar trafiksäkerhetsverket beslut om teoretiskt förarprov skall trafiksäkerhetsverket förelägga körkortsinnehavaren att senast inom tre månader från det han delgivits föreläggandet inkomma med bevis om att han genomgått godkänt prov.

Inkommer ej bevis inom föreskriven tid skall trafiksäkerhetsverket underrätta den länsstyrelse som har att utreda frågan om körkortsindragning.

Trafikkonsulent

14 §

Trafikkonsulent, som erhållit underrättelse enligt 7 §, skall genast anmana körkortsinnehavaren att infinna sig personligen för samtal.

Trafikkonsulenten kan dock underlåta att kalla till samtal om körkortsinnehavaren under de senaste tolv månaderna inställt sig för sådant samtal.

15 §

Trafikkonsulenten skall vid samtal enligt 14 § närmare utröna orsaken till körkortsinnehavarens felhandlingar i trafiken och ge denne de anvisningar och råd som behövs för att förhindra återfall.

16 §

Trafikkonsulenten kan förelägga körkortsinnehavaren att senast inom tre månader från det han delgivits föreläggande till trafiksäkerhetsverket inkomma med bevis om att han har sådana teoretiska kunskaper som avses i 1 kap. 5 § körkortslagen. Inkommer ej bevis inom föreskriven tid, skall trafiksäkerhetsverket underrätta den länsstyrelse som har att utreda frågan om körkortsindragning.

17 §

Föreligger skäl till åtgärd enligt körkortslagen skall trafikkonsulenten underrätta länsstyrelsen eller åklagarmyndigheten.

Det åligger länsstyrelsen och åklagarmyndigheten att underrätta trafikkonsulenten om de åtgärder som vidtagits i anledning av anmälan enligt första stycket.

Åklagarmyndighet

18 §

Har åklagarmyndigheten erhållit underrättelse enligt 8 § och föres ej talan om körkortsåterkallelse eller beslutar ej rätten körkortsåterkallelse skall åklagarmyndigheten underrätta trafikkonsulenten i enlighet med vad som sägs i 7 §.

Allmänna bestämmelser

19 §

Anteckning om körkortsprickar i körkortsregistret sker sedan den dom i vilken körkortsprickarna bestämts vunnit laga kraft.

20 §

Vad som sägs i denna kungörelse om dom skall ha motsvarande tillämpning på ordningsföreläggande och strafföreläggande.

21 §

Talan får ej föras mot trafiksäkerhetsverkets eller trafikkonsulentens beslut enligt denna kungörelse.

22 §

Trafiksäkerhetsverket meddelar de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna kungörelse.

Denna kungörelse träder i kraft den

1 Förslag till lag om körkort (KL)

VTF innehåller bestämmelser om såväl fordon, bl. a. deras beskaffenhet och utrustning, som fordonsförare och trafikens reglering. Bestämmelserna om fordonsförare finns i III avd. (28–37 §§). Förutom de allmänna bestämmelserna i 28 § innehåller III avd. enligt paragrafrubrikerna regler om arbetstid och vilotid, krav på körkort, övningskörning, förarprov, utfärdande av körkort, återkallelse av körkort, varning, omhändertagande av körkort, trafikskola samt särskilda föreskrifter för personer som från utlandet inkommit i riket. Vidare innehåller 66 § VTF vissa ansvarsbestämmelser i anslutning till III avd. Kompletterande bestämmelser om bl. a. läkarintyg, körkortsregister och trafikskola finns i 62–81 §§ VTK.

Kommittén har sett det som en fördel från systematisk synpunkt att bryta ut körkortsreglerna från VTF. VTF kommer därför att innehålla bestämmelser om fordon och trafikregler. Någon form av uppdelning av bestämmelserna i VTF förbereds också inom kommunikationsdepartementet.

Det är enligt kommitténs uppfattning naturligt att de centrala reglerna om rätten att föra körkortspliktiga fordon lämnas i en författning som har dignitet av lag. Kommittén har inte anledning att i detalj gå in på frågan om lagbegreppet från statsrättslig synpunkt (jfr SOU 1963:17 s. 325–330 och grundlagberedningens uttalande i SOU

1972:15 s. 98–105 och 152–160). Mot bakgrunden av den betydelse som körkortet har för den enskilde anser emellertid kommittén att körkortsfrågan är av den art att den bör regleras i lag. Kommitténs ställningstagande synes väl överensstämma med grundlagberedningens uttalande.

Till de grundläggande regler som enligt kommitténs uppfattning bör inskrivas i lag hör reglerna om vilka fordonstyper körkortsplikten skall omfatta, ålder och andra förutsättningar för att få körkort samt reglerna om ingripande i rätten att föra körkortspliktigt fordon. De centrala bestämmelserna i dessa ämnen föreslås därför ingå i en ny lag, kallad lagen om körkort, medan de mera detaljbetonade reglerna bör upptagas i en tillämpningskungörelse.

Under arbetet med lagtexten har kommittén funnit det vara till fördel att dela upp de i vissa fall mycket långa paragraferna i VTF på flera och att sammanföra de nya reglerna under kapitelrubriker. Lagförslaget innehåller sex kapitel. De har följande rubriker: Rätten att föra vissa fordon, Körkortsindragning, Körkortsåterkallelse, Körkortsspärr, Omhändertagande av körkort och Rättegångsbestämmelser m. m.

Förslaget innehåller icke någon motsvarighet till 28 § VTF. I 28 § 1 mom. föreskrives, att fordon ej får föras på väg av någon, som på grund av sjukdom, uttrötning eller påver-

kan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. Enligt kommitténs uppfattning bör denna bestämmelse ej tagas upp i förevarande sammanhang. Från systematisk synpunkt kan den anses jämställd med trafikreglerna. Liksom vid dessa beivras överträdelse med stöd av TL. När det gäller 28 § 1 mom. VTF kan förutom 1 § också 4 § TL bli tillämplig. De frågor om polis- mans rätt att ingripa som behandlas i 28 § 2 mom. VTF kommer inte heller att behandlas i detta sammanhang (jfr avsnitt 9 i allmänna motiveringen).

Reglerna i 28 a § och 28 b § VTF om arbetstid och vilotid är av det slaget att det icke är motiverat att taga upp dem i denna lag.

Kommittén har, såsom framgår av den allmänna motiveringen, funnit det mest ändamålsenligt att i fortsättningen dela upp beslutanderätten i fråga om körkortsingripande på två skilda organ. Körkortsingripande i anledning av brott bör enligt kommitténs uppfattning handläggas av allmän domstol och om möjligt i samband med brottmålet (se 4.3.4 i allmänna motiveringen). När det gäller ingripanden på annan grund, t. ex. sjukdom, skada eller bristande förarförmåga, är handläggning vid allmän domstol icke motiverad. Det har ansetts lämpligt att ingripanden av detta slag även i fortsättningen handläggas av länsrätten (se 4.3.5 i allmänna motiveringen).

Oavsett fördelningen på olika beslutsorgan har kommittén funnit det vara av värde från främst systematiska och pedagogiska synpunkter att körkortsingripande i anledning av brott och av annan anledning ges skilda benämningar. Eftersom flertalet körkortsingripanden i dag sker på grund av brott anser kommittén att den i dag använda termen körkortsåterkallelse bör behållas för denna typ av ingripanden. För övriga ingripanden, som inte sällan kan vara av tillfällig natur, föreslår kommittén beteckningen körkortsindragning. Reglerna om körkortsindragning återfinns i 2 kap. och reglerna om körkorts-

återkallelse i 3 kap.

De i lagen intagna reglerna avser endast svenska körkort, varför särskilda bestämmelser erfordras i fråga om lagens tillämpning på utländska körkort. Kommittén har i lagen icke heller särskilt nämnt turistkörkort eller trafikort, eftersom dessa icke torde komma att behållas (se SOU 1970:26 s. 47–49; jfr dock kommitténs förslag under 2.8 i den allmänna motiveringen).

1 kap. Rätten att föra vissa fordon

I första kapitlet tar kommittén upp de grundläggande bestämmelserna angående när körkort skall krävas och förutsättningarna för att erhålla det. Motsvarande bestämmelser finns f. n. i 29–32 §§ VTF.

Kommittén har i lagförslaget icke medtagit någon motsvarighet till reglerna om förhandsbesked i 32 § 1 mom. fjärde stycket VTF. Förhandsbeskedet förutsättes bli reglerat i administrativ ordning. Eventuellt kan det helt avvaras vid en ny utformning av ansökningsförfarandet (se SOU 1972:5 s. 8). I fråga om den prövning som skall föregå förhandsbeskedet hänvisas till vad kommittén anfört i den allmänna motiveringen om prövningen i allmänhet (2.7). Kommittén vill i sammanhanget också framhålla, att sökande som erhållit ett positivt förhandsbesked måste beredas så lång tid för komplettering av handlingarna att han normalt hinner genomgå utbildning och förarprov för körkort (jfr 32 § 1 mom. fjärde stycket VTF och 69 § VTK). Giltigheten bör därför inte understräva sex månader.

I förhållande till gällande rätt innehåller förslaget två väsentliga nyheter i fråga om förutsättningarna för att bevilja körkort. Förslaget innehåller för det första inte någon motsvarighet till lämplighetsintyget. Förärens personliga egenskaper skall beaktas huvudsakligen i den mån de kommer till uttryck i samband med övningskörning och förarprov eller vid utredning hos trafikkon- sulent (se 4.3.2 i den allmänna motiveringen) och nykterhetsnämnd. I detta avseende har dock gjorts undantag för den som missbru-

kar alkohol eller annat berusande eller bedövande ämne (t. ex. narkotika). Se närmare i den allmänna motiveringen (2.4–2.7) och kommentaren till 5 och 7 §§.

För det andra har kommittén icke funnit det motiverat att behålla en närmast obligatorisk körkortspärr för den som dömts för fylleri eller olovlig körning. Hans situation skall i stället bedömas från fall till fall. Skälen härför har utvecklats i den allmänna motiveringen (2.5) och i kommentaren till 5 och 7 §§ samt 4:5.

1 §

Gällande rätt stadgar i 29 § 1 mom. VTF att motorfordon eller med gummihjul försedd traktor endast får föras av den som genom körkort är berättigad att föra fordonet, varvid tillägges, att vad som föreskrivits om traktor endast gäller för färd på väg. Kommittén har i förslaget beaktat vad körkortsutredningen anfört om betydelsen av ett år 1967 fattat riksdagsbeslut för bedömningen av bil som ombyggt till traktor (SOU 1970:26 s. 145 och 172). Kommittén vill i detta sammanhang erinra om motorredskapsutredningen, som avgivit betänkandet Snöskotern – fordonet och föraren (SOU 1970:9) och vars utredningsarbete fortsätter. Det är för kommittén bekant att denna utredning överväger körkortsplikt för åtskilliga typer av motorredskap.

Begreppen motorfordon, traktor och väg används enligt den betydelse som anges i 1 § VTF. Det kan påpekas att motorredskapsutredningens arbete kan komma att resultera i förslag till nya fordonsdefinitioner.

I fråga om förändring av begreppet vill kommittén hänvisa till den utredning som verkställdes av trafiknykterhetsbrottskommittén och presenterats i SOU 1970:61 s. 180–196.

En bestämmelse motsvarande 29 § 1 mom. andra stycket VTF, som tillåter viss körkortsfri traktorkörning på väg, har medtagits i förslaget. Kommittén har inte övervägt innehållet i bestämmelsen och har därför ej heller haft anledning att närmare

utreda innebörden av uttryck som ”kortare sträcka” eller ”liknande ändamål”.

2–4 §§

Bestämmelserna i dessa paragrafer har utformats i enlighet med vad som angivits i körkortsutredningens förslag till centralt körkortsregister (SOU 1972:5 s. 12–14 och 95). Jämför även prop. 1971:65 (s. 63–65). I fråga om behörigheten att föra taxi har kommittén anfört vissa synpunkter i den allmänna motiveringen (2.8). Denna förutsattes att bli reglerad i särskild författning. I övrigt har paragrafernas innehåll inte prövats av kommittén.

Kommittén har i 4 § valt att som teknisk term använda ”utfärda körkort”. Det slutliga ställningstagandet till körkortsrutinerna kan eventuellt leda till att ett annat uttryck bör väljas.

5 §

Den som vill ha körkort måste motsvara vissa fordringar. Enligt gällande rätt har körkortssökanden att genom intyg styrka att han håller måttet i fråga om hälsa, förförmåga och personlig lämplighet.

Innan körkortssökanden avlägger det egentliga förarprovet skall han genomgå läkarundersökning. Reglerna om denna finns i 31 § 1 mom. b VTF och 62–66 §§ VTK. Förutom redovisning av sökandens hälsotillstånd skall läkarintyget innehålla utlåtande i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra sådant fordon som han vill ha körkort för.

Bestämmelser om förarprovet finns i 31 § 1 och 3 mom. VTF. Förarprovet avlägges inför trafikinspektör eller bilinspektör. Sökanden skall besitta erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga samt ha vissa kunskaper om trafikföreskrifter m. m. För den som avlagt godkänt förarprov utfärdas ett s. k. kompetensbevis.

Enligt 32 § 2 mom. VTF skall länsstyrel-

sen vid prövning av ansökan om körkort särskilt beakta, huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler.

I 32 § 2 mom. VTF återfinns också specialindikationen beträffande den som sakfällts för fylleri eller olovlig körning. Sådan sökande får inte beviljas körkort innan två år förlutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart, att han ändock är att bedöma som en skötsam person.

De nu återgivna reglerna i 32 § VTF avser andra egenskaper hos föraren än hälsa och egentlig förarkompetens. De brukar benämnas förarens personliga egenskaper eller förutsättningar. Den i 33 § 2 mom. första stycket 6 VTF angivna återkallelsegrunden tjänar som ledning för tillämpningen vid körkortsgivningen. Där föreskrives körkortsåterkallelse om föraren genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon. Det närmare innehållet i denna regel baseras bl. a. på de underrättelser körkortsmyndigheten får genom föreskrifterna om underrättelseplikt i 80 § 2 mom. VTK. De brott som på grund av sistnämnda bestämmelse och enligt praxis ansetts böra föranleda körkortsåterkallelse hindrar regelmässigt också förstagångssökanden från att få körkort. Våldsbrott och förmögenhetsbrott som har samband med bil tillhör de grupper som anses presumera trafikfarlighet.

Till hjälp vid bedömningen skall länsstyrelsen ha ett lämplighetsintyg. Intyget skall enligt 32 § 1 mom. VTF utfärdas av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort och avse frågan huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon. Polismyndigheten skall, förutom att kontrollera i tillgängliga register, höra vederbörande nykterhetsnämnd. Om det behövs skall också andra organ höras, t. ex.

barnavårdsnämnd eller skyddskonsulent. Beträffande sökande som icke är mantalsskriven i riket kan utredning om hans lämplighet göras i annan ordning. Såsom framgår av redovisningen har utredningen om huruvida sökanden för ett nyktert levnadssätt eller besitter erforderliga personliga egenskaper vävts samman vid ställningstagandet hos såväl polismyndigheten som länsstyrelsen.

I 5 § innehåller *kommittéförslaget* reglerna om att körkortssökanden skall ha erforderlig hälsa och förarkompetens. Sökanden skall alltså i likhet med vad som gäller f. n. förete läkarintyg och kompetensbevis för ansökningsmyndigheten. De närmare reglerna om utformningen av de undersökningar och prov som skall äga rum bör lämpligast utformas i en kungörelse. (Jfr 31 § 1 mom. b och 3–5 mom. VTF samt 62–66 §§ VTK.) Kommittéförslaget anknyter prövningen av förutsättningarna till det slag av fordon som avses med ansökningsingen. Enligt de principer som antagits av riksdagen (se prop. 1971:65) kommer vi i framtiden icke att ha något särskilt trafik kort. Behörigheten att föra fordon av viss typ, t. ex. tung lastbil eller buss, skall istället anges på en enhetlig körkorts handling (jfr 2 §). Reglerna i 5 § ger möjlighet till differentiering av t. ex. förarprovet. En samordning av bestämmelser i VTF och förordningen om yrkesmässig trafik blir därvid erforderlig.

Kommittén har således, liksom de till grund för nyss angivna proposition lagda principerna, ansett att det från trafiksäkerhetssynpunkt är väsentligt att knyta prövningen av körkortssökandens förutsättningar till det slag av fordon han önskar föra och icke till förhållandet huruvida fordonet skall föras i yrkesmässig trafik. Se härom avsnitt 2.8 i den allmänna motiveringen, där kommittén också behandlar frågan om särskilt tillstånd för rätten att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran.

När det gäller bedömningen av förarens personliga egenskaper innebär kommitténs förslag genomgripande förändringar. Länsstyrelsen har f. n., såsom förut angivits, att

pröva huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Kommitténs syn på den sålunda föreskrivna prövningen redovisas i det följande.

I fråga om kravet på *nyktert levnadssätt* och den därtill knutna specialregeln för den som sakfallts för fylleri har kommittén utförligt redovisat sina överväganden i avsnitt 2.5 i den allmänna motiveringen. Resultatet av dessa överväganden framgår av 7 § och specialmotiveringen till denna.

Bedömningen huruvida sökanden kan antagas att såsom förare av körkortspliktigt fordon komma att visa *hänsyn till andra samt omdöme och ansvar* sker f. n. dels genom lämplighetsintyget och dels genom länsstyrelsens egen prövning. Till grund för bedömningen läggs huvudsakligen uppgifter om sökandens kriminalitet. Såsom framgår av den allmänna motiveringen (2.4) anser kommittén att allmän brottslighet inte kan användas som urvalsinstrument för bilförare samt att det knappast finns något belägg för uppfattningen att viss allmän brottslighet — t. ex. våldsbrott — har större prediktionsvärde i fråga om trafikbrott än övrig brottslighet — t. ex. stöld, skattebrott, smuggelbrott. Kommittén har på skäl som redovisats i den allmänna motiveringen (2.7) ansett att lämplighetsintyget icke bör behållas. Icke heller länsstyrelsen har möjlighet att i de nu aktuella avseendena göra en från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd bedömning av sökanden. Brister i fråga om de här upptagna egenskaperna får i stället beaktas i den mån de kommer till uttryck i samband med förandet av fordon, dvs. övningskörning och förarprov. Kommitténs förslag innebär således inte någon ändring i fråga om nu gällande krav på körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga. Kommittén föreslår tvärtom möjlighet att föreskriva ett mer ingående förarprov, då omständigheterna ger anledning till tveksamhet om förarens förmåga. Ett sådant särskilt förarprov kan ofta anses

motiverat då sökanden tidigare haft körkort, som indragits eller återkallats. Det har i skilda sammanhang framhållits som en väsentlig brist i vårt nuvarande system, att förare, som visat sig trafikfarliga, vid den nya prövningen får genomgå samma prov som alla andra. Vid detta mera schablonmässiga förarprov kan vederbörandes speciella problem mycket sällan uppmärksammas. Se närmare härom i avsnitt 2.6 i den allmänna motiveringen.

Kommittén vill i sammanhanget erinra om andra lagutskottets uttalande (1958:20 s. 46), där man pekade på svårigheterna att på förhand uttala sig om hur en person kommer att bete sig som förare av motorfordon under eget ansvar. (Se avsnitt 2.3.3.1 i den allmänna motiveringen.)

Vad slutligen angår bedömningen huruvida det kan antagas att sökanden kommer att såsom förare av körkortspliktigt fordon visa *respekt för trafikens regler* vill kommittén hänvisa till möjligheten att besluta om körkortsspärr för den som begått trafikbrott. Det redogörs närmare härför under 4:5 KL. I detta sammanhang bör också erinras om bestämmelsen i 4:13 KL, som ålägger länsstyrelsen att ta kontakt med allmän åklagare, om man finner att körkortssökande gjort sig skyldig till trafikbrott och frågan om körkortsspärr icke prövats.

6 §

Gällande rätt innehåller i 67 § VTK regler som ger möjlighet att förknippa rätten att inneha körkort med vissa villkor. Enligt 67 § 2 mom. får körkort för rörelsehindrade personer utfärdas efter tillstyrkan av socialstyrelsen och vederbörande trafikinspektör samt på de villkor länsstyrelsen finner skäligt bestämma. När det gäller andra sjukdomar eller brister, såsom nedsatt syn- eller hörsel-förmåga, föreskrives i 67 § 3 mom. att körkort får utfärdas efter socialstyrelsens tillstyrkan och på de villkor styrelsen kan ha angivit som förutsättning för tillstyrkandet. Villkor enligt 2 mom. kan t. ex. begränsa förarrätten till vissa fordonstyper eller till

fordon med särskild utrustning. Villkor enligt 3 mom. kan t. ex. avse skyldighet att inom viss tid inge läkarintyg. Enligt praxis kan villkor och föreskrifter beslutas också sedan körkort beviljats föraren (RRÅ 1965 K 683).

Möjligheten till undantag från kompetens- och hälsokraven måste av naturliga skäl behållas. Detaljreglerna kring denna möjlighet bör även i fortsättningen kunna stå i en kungörelse. Såsom undantag från huvudreglerna i 5 § bör förhållandet dock anmärkas i lagen. Föreskrift skall liksom f. n. kunna beslutas också sedan körkort utfärdats, t. ex. i samband med att körkortet enligt reglerna i 2:5 återlämnas efter indragning.

7 §

Som redovisats i kommentaren till 5 § skall enligt gällande rätt länsstyrelsen vid prövningen av en körkortsansökan särskilt beakta bl. a., huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt. Den, som sakfällts för fylleri får inte beviljas körkort innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart, att han ändock är att bedöma som en skötsam person (32 § 2 mom. VTF).

Frågan om kravet på nyktert levnadssätt och vilken betydelse en begången fylleriförseelse skall tillmätas har behandlats under 2.5 i den allmänna motiveringen. Kommittén har där kommit till slutsatsen att presumtionen att den som sakfällts för fylleri är trafikfarlig inte har tillräcklig saklig grund.

Såsom anmärkts i den allmänna motiveringen kan förarens alkoholbruk understundom leda till medicinska rubbningar av så allvarlig art, att han redan på grund därav måste uteslutas från möjligheten att ha körkort. Detta kan uppmärksammas i samband med läkarundersökningen genom förarprovet. Innan skadorna av alkoholbruket blivit så påtagliga, befinner sig emellertid föraren ofta på ett stadium, där han, trots att medicinska indikationer inte ger tillräckligt utslag, skulle vara en fara i trafiken, om han tilläts uppträda där såsom förare av

motorfordon. Många ser även detta som en sjukdomsbild medan andra menar att vi här har att göra med vilja och karaktär. Kommittén har mot denna bakgrund funnit det nödvändigt, att när det gäller de personliga förutsättningarna för körkorts innehav, speciellt reglera kravet på nyktert levnadssätt.

Såsom framgår av den allmänna motiveringen har kommittén stannat för principen att körkort skall vägras (och i förekommande fall indragas) om föraren missbrukar alkoholhaltiga drycker och han icke på grund av särskilda omständigheter kan förväntas följa bestämmelserna om nykterhet i trafiken.

Kommittén har valt att anknyta till den terminologi som används i nykterhetsvårdslagen. Med alkoholmissbruk avses således att någon ej blott tillfälligt använder alkoholhaltiga drycker till uppenbar skada för sig eller annan (1 § nykterhetsvårdslagen, 1954:579). Frågan om så är förhållandet får avgöras i enlighet med den praxis som utvecklats inom nykterhetsnämnderna. Läkare bör höras. Övertygande skäl har talat för att kommittén icke borde försöka sig på att skapa formella kriterier för en ny grad av olämpligt alkoholbruk, som skulle äga betydelse endast i körkortssammanhang. Nykterhetsnämnder, läkare m. fl., som skall taga del i tillämpningen av de föreslagna reglerna, bör om möjligt få arbeta med termer och begrepp som de är väl förtroga med.

När det av verkställd undersökning framgår, att vederbörande missbrukar alkoholhaltiga drycker, skall nykterhetsnämnden enligt 14 § 1 mom. nykterhetsvårdslagen, där så prövas erforderligt och gagneligt, söka bringa honom insikt om vådan av alkoholmissbruk samt vidtaga för hans rättelse lämpade hjälpåtgärder. Såsom exempel på sådana åtgärder nämns hjälp till lämplig anställning och försök att förmå honom att ingå i nykterhetsförening, rådfråga läkare eller frivilligt söka lämplig vård.

Enligt uttalande av departementschefen (prop. 1954:159) utgjorde hjälpåtgärder den generella behandlingsformen vid lindrigare fall av alkoholmissbruk. Åtgärderna bör således komma på ett relativt tidigt stadium

och kan ofta avse personer som i övrigt måste anses välanpassade i samhället. Kommittén har emellertid, som framgår av vad förut anförts, icke kunnat acceptera fylleriindikationen, utan ansett det nödvändigt med ett kriterium som bygger på noggrannare upplysningar om vederbörandes situation i nykterhetskänslighet. Kommittén har därvid, som också sagts, sett det som angeläget att anknyta till nykterhetsvårdslagens regler. Annat alternativ än missbrukskriteriet står då knappast till buds.

Presumtionen vid missbruk är icke heller ensam avgörande. Körkort får beviljas om vederbörande av särskilda skäl kan antagas komma att efterleva bestämmelserna om nykterhet i trafiken. Stadgandet är avfattat så att det, sedan alkoholmissbruk väl konstaterats föreligga, skall förebringas omständigheter som ger anledning till antagandet att den som ansöker om körkort kommer att avhålla sig från trafiknykterhetsbrott. Körkortssökanden är oförhindrad att själv ta initiativet till en undersökning, t. ex. genom att kontakta läkare eller nykterhetsnämnd. Omständigheter som talar för en positiv prognos kan, såsom andra lagutskottet framhållit i sitt förut nämnda yttrande, endast med svårighet presteras av den som icke förut haft möjlighet att uppträda i trafiken. Prognosen måste i dessa fall grundas på en så långt möjligt allsidig prövning av vederbörandes situation. De av läkare och nykterhetsnämnd insatta åtgärderna samt erfarenheterna av tidigare hjälpåtgärder kan därvid läggas till grund för en bedömning av utsikterna för att han skall kunna undvika att köra bil i alkoholpåverkat tillstånd. Exempel på andra omständigheter, som kan påverka bedömningen, kan vara möjligheten till övervakning, ändamålet med körkortsförvärvet och stöd från Länkarna eller AA (Anonyma Alkoholister). Vid utredningen bör i så stor utsträckning som möjligt anlitas specialister, t. ex. läkare på alkoholpoliklinik.

I fråga om gällande rätts syn på *missbruk av andra ämnen än alkohol* kan anföras följande.

I 28 § 1 mom. VTF jämföras påverkan av

andra stimulerande eller bedövande ämnen med påverkan av starka drycker. Enligt 16 kap. 15 § andra stycket BrB skall till böter som i första stycket stadgats för fylleri dömas jämväl om ruset orsakats av annat än alkoholhaltiga drycker. I 4 § 1 mom. andra stycket TL föreskrives samma straff som enligt första stycket gäller vid rattfylleri, om föraren varit påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker.

Den i de här återgivna straffrättsliga bestämmelserna gjorda sammankopplingen av starka eller alkoholhaltiga drycker, å ena sidan, samt andra stimulerande eller bedövande ämnen eller annat berusningsmedel, å den andra, saknar motsvarighet i körkortsreglerna. När man i återkallelsegrunderna talar om fylleri bör det uppmärksammas, att påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker formellt sett icke är fylleri. Enligt Fredrikson (4:e uppl. s. 172) kan ej heller missköt-samhet i förhållande till andra berusningsmedel än starka drycker författningstekniskt falla under beteckningen onyktert levnads-sätt.

Bland de sjukdomar som läkare enligt det av dåvarande medicinalstyrelsen den 26 april 1965 utfärdade cirkuläret skall anmäla till länsläkaren nämns dock "narkomanier och andra toxikomanier" samt långvarigt bruk av sådana läkemedel som kan inverka på vakenhetsgraden.

I omprövningsärenden, föranledda av t. ex. drogmissbruk hos föraren, kan således icke punkten 5 i 33 § 2 mom. VTF åberopas. Körkortsmyndigheten tillämpar i stället punkten 6, som först nämner brott varigenom föraren ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra men därefter också att han "på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon". Har förhållandet framskridit så långt att det är att beteckna som narkomani tillämpas — liksom vid alkoholism — vad som enligt punkten 7 gäller vid sjukdom. Motsvarande grunder åberopas vid prövningen av en ansökan om körkort.

Någon statistik rörande tillämpningen har icke framskaffats. Antalet fall där man begär

rättskemisk analys av andra ämnen än alkohol är emellertid stigande. Enligt uppgift i skriften "Läkemedel och trafik" av Roger Bonnichsen m. fl. (Meddelande nr 16 från Institutet för matdrycksforskning) utgjorde de 1964 0,6 % och 1965 1,2 % av samtliga ärenden.¹ I skriften uttalas vidare.

Med nuvarande tendens till ökad förbrukning av medicin kan det inom en nära framtid hända att lika många (eller flera) trafikolyckor förorsakas av tablettpåverkan (med eller utan samtidig förtäring av alkohol) som av enbart alkoholberusning. Det är mycket möjligt att detta är fallet redan idag.

MHF har i den förut omnämnda skrivelsen till kommunikationsministern (allmänna motiveringen 2.5.2.2) också tagit upp behovet av skärpt övervakning i fråga om narkotikamissbrukare. MHF fann bristerna i denna övervakning särskilt i påfallande i det hänseendet att någon rapportskyldighet icke föreskrivits beträffande domar enligt narkotikastrafflagen, trots den ökade förekomsten av narkotikapåverkade förare i trafiken. Enligt MHF:s uppfattning borde man överväga att ålägga läkare och polismyndighet anmälningsplikt i fråga om narkotikamissbruk efter samma princip som enligt 10 § nykterhetsvårdslagen gäller i fråga om alkoholmissbruk.

Länsstyrelsen i Kalmar län har i skrivelse den 17 juni 1969 till kommittén tagit upp frågan om lagstiftning rörande rapportering till körkortsmyndighet av drogmissbruk och narkomani. Länsstyrelsen finner det otillfredsställande att någon rapportskyldighet inte föreligger och hänvisar till narkomanvårdskommitténs redovisning i betänkandet Narkotikaproblemet II (SOU 1967:41 s. 85–89) angående de faror som missbruk av narkotika och läkemedel kan medföra i samband med förande av motorfordon.

Kommittén har ansett det motiverat att i lagförslaget uttryckligen ange, att missbruk av annat berusande eller bedövande ämne än alkohol skall bedömas på samma sätt som alkoholmissbruk. Även vid förstnämnda missbruk krävs det således en positiv prognos om att föraren kan avhålla sig från att

uppträda påverkad i trafiken för att föraren skall kunna beviljas körkort. Missbruket torde i dessa fall få konstateras av läkare och kanske enligt något andra bedömningsgrunder än i fråga om alkoholmissbruk. Man bör dock iaktta försiktighet med att utgå ifrån att allt bruk av t. ex. narkotika är att beteckna som missbruk. Fortsatta erfarenheter ävensom vetenskapliga framsteg kan förväntas öka våra möjligheter att ställa korrekta diagnoser. Vidare måste betonas, att det är den aktuella situationen som skall vara avgörande. Det förhållandet att en person tidigare missbrukat narkotika får inte hindra honom från att få körkort om han åter fungerar socialt.

Kommitténs inställning medför att kommittén också anser, att frågan om rapporteringen av narkotikamissbruk bör lösas i principiell överensstämmelse med vad som gäller för alkoholmissbruk. Kommittén har emellertid icke ansett sig kunna närmare utreda frågan. Det omfattande spørsmålet om skyldigheten att lämna information från olika sociala organ torde komma att behandlas av socialutredningen. I sammanhanget kan påpekas, att polismyndighet enligt gällande regel i 81 § VTK skall göra framställning hos länsstyrelse om man finner anledning förekomma till körkortsåterkallelse. Det borde undersökas om denna bestämmelse genom anvisningar från rikspolisstyrelsen skulle kunna få en mera omfattande och rutinmässig användning än i dag.

Genom SFS 1972:11 har den i 80 § 2 mom. VTK reglerade upplysningsplikten utvidgats till att omfatta även körkortsinnehavare som funnits skyldig till brott mot narkotikastrafflagen eller brott mot lagen om straff för varusmuggling i fråga om narkotika som avses i 1 § narkotikaförordningen.

8 §

I denna paragraf erinras om de hinder mot att utfärda körkort som kan följa av bestämmelserna i 2 och 4 kap. Beslut om

¹ F. n. är andelen omkring 3 %.

körkortsindragning kan enligt kommitténs förslag förenas med beslut om när ny körkortsansökan tidigast kan upptagas till prövning. Beslut om körkortsåterkallelse enligt 3 kap. skall alltid åtföljas av beslut om viss tids körkortsspärr (4:1). Även i andra fall kan sådan spärr utfärdas (4:5).

9 §

Kommitténs förslag till forumregel för körkortsansökan överensstämmer med vad körkortsutredningen föreslagit. Se SOU 1972:5 s. 96. Innehållet har ej prövats av kommittén. I förhållande till gällande rätt innebär det den ändringen att förslaget öppnar en möjlighet att få ansökan prövad av länsstyrelsen i annat län än det där sökanden är mantalsskriven.

10 §

I 10 § anges att Konungen skall utforma regler om övningskörning. Rätten till sådan körning utgör ett undantag från huvudregeln i 1 § och har på grund därav angivits i lagen. De detaljerade regler om övningskörning som därutöver kan erfordras och som f. n. finns i 30 § VTF är däremot inte av sådan principiell natur att de behöver tagas upp i lag.

Kommittén vill dock betona, att det från trafiksäkerhetssynpunkt måste anses väsentligt att utbildningen av förare, som blivit föremål för körkortsingripande, sker under former som samhället kan kontrollera. Han bör alltså icke kunna övningsköra privat utan endast vid trafikskola. Bestämmelse härom finns f. n. i 30 § 1 mom. andra stycket VTF. Kommittén har inget att erinra mot körkortsutredningens förslag att även annan utbildning än vid trafikskola skall kunna accepteras, om den godkänts av trafiksäkerhetsverket (SOU 1970:26 s. 148 och 175). Således skulle särskild förarutbildning vid större företag kunna godtagas. Detsamma skulle möjligen kunna gälla annan privat undervisning om den sker under kontrollerbara former (jfr trafiksäkerhetsutredningens förslag om anmälningskyldighet, SOU

1957:18 s. 150). Se även motiveringen till 4:12.

Rätt till övningskörning bör endast medges den som genomgår utbildning för att erhålla körkort. Den som är föremål för ett interimistiskt körkortsingripande skall alltså inte ha rätt att övningsköra.

2 kap. Körkortsindragning

Kap. 2 innehåller reglerna för körkortsindragning. Med körkortsindragning förstås körkortsingripande som sker i förvaltningsprocess och som icke är grundat på trafikbrott (se närmare under lagrubriken). De bestämmelser som kommitténs förslag avser att ersätta återfinns för närvarande huvudsakligen i punkterna 7, 8 och 9 i 33 § 2 mom. VTF men också i viss utsträckning under 33 § 2 mom. 5 och 6. Vidare har i 2 kap. intagits regler om interimistisk körkortsindragning.

Gällande rätt innehåller en möjlighet att ersätta körkortsindragning med varning vid fall enligt 33 § 2 mom. 5 och 6 VTF. Förslaget har inte någon motsvarighet därtill. Av de i 2 kap. aktuella grunderna för körkortsingripande är det i dag huvudsakligen fylleri och onyktert levnadssätt som föranleder varning. Kommittén har i det allmänna avsnittet redovisat skälen för att avvisa nuvarande system att knyta särskilda rättsverkningar till det förhållandet att körkortsinnehavare dömts för fylleri. Kommittén har kommit till slutsatsen att alkoholproblem i detta hänseende i stor utsträckning kan jämföras med andra sjukdomar och att eventuell förarolämplighet om möjligt skall konstateras på grundval av medicinska slutsatser och förarprovet. Mot bakgrunden av denna principiella inställning och då det av naturliga skäl framstår som inadekvat att använda varning i sjukdomsfallen, anser kommittén att varningsinstitutet vid administrativt körkortsingripande kan avvaras. Oavsett om varningsinstitutet formellt finns kommer de samtal och undersökningar som körkortsmyndigheten initierar att upplysa föraren om att hans situation är uppmärksammas. Vidare har körkorts-

myndigheten möjlighet att direkt för föraren klargöra att körkortsindragning icke blir aktuell så länge han underkastar sig viss behandling eller vård, medan misskötsamhet i detta avseende leder till förnyad omprövning av körkortet.

Det kan vidare erinras om straffsanktionen i 3 § andra stycket TL, som lyder: "För någon körkortspliktigt fordon med åsidosätande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, straffas med dagsböter." Överträdelse av sådan föreskrift utgör således ett trafikbrott och blir föremål för de åtgärder ett sådant kan föranleda.

Icke körkortspliktiga fordon. I anledning av bl. a. framställningar som gjorts till kommittén har det övervägts att införa möjligheter att ingripa i förarrätten även när det gäller icke körkortspliktiga motordrivna fordon.

Med skrivelse den 9 februari 1967 har statens trafiksäkerhetsråd till kommittén översänt handlingarna i en framställning från dåvarande medicinalstyrelsen. Länsläkarorganisationen i Göteborg hade fäst styrelsens uppmärksamhet på vad man bedömde vara en lucka i lagstiftningen, bestående i att det saknades möjligheter att förbjuda en person som led av epilepsi att föra moped. I ett aktuellt fall ansåg länsläkarorganisationen att vederbörande förare var från såväl medicinsk som trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen olämplig som mopedförare.

Med handlingarna fanns journalanteckningar, som utvisade att en man, född 1943, under tiden juli 1963—maj 1965 vid fyra tillfällen intagits för vård på lasarett efter att ha kört omkull med moped. Mannen led av epilepsi sedan 14 års ålder och det antogs att kullkörningarna vid samtliga tillfällen orsakats av lindriga epileptiska anfall. Det fanns anmärkt, att mannen vid ytterligare några tillfällen utöver de nämnda behandlats på kirurgisk mottagning för sårskador i samband med anfall. Mannen hade av läkare tillsagts att avhålla sig från mopedkörning, men icke visat någon som helst förståelse för det berättigade däri. Han ansågs sakna sjukdomsinsikt och deltog även i motocross-

tävlingar. Framställningen till medicinalstyrelsen föranleddes av att vederbörande länsstyrelse förklarat sig icke kunna vidtaga någon åtgärd i fallet.

Motordrivna fordon, vars förande icke förutsätter innehav av körkort, är motorredskap och moped samt traktor i vissa fall (29 § 1 mom. VTF). Rätt att föra moped har den som fyllt 15 år. För rätten att utföra körkortsfri traktorkörning eller körning med motorredskap finns ingen åldersgräns. (Här bör dock erinras om motorredskapsutredningens betänkande SOU 1970:9, Snöskotern — fordonet och föraren, samt samma utrednings fortsatta arbete.) I övrigt regleras rätten att föra fordonen av den i 28 § 1 mom. VTF intagna allmänna bestämmelsen om fordonsförarens kapacitet:

Fordon får icke på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet.

Några krav på teoretiska kunskaper, t. ex. i fråga om trafikregler, eller teknisk förmåga har icke uppställts.

Utöver stadgandena i 4 § TL om ansvar för trafiknykterhetsbrott finns ingen ansvarsbestämmelse som direkt anknyter till 28 § 1 mom. En förare, som är medveten om att han på grund av sjukdom o. dyl. icke på betryggande sätt kan föra fordon men som ändå icke avhåller sig därifrån, kan emellertid fällas till ansvar för vårdslöshet i trafik enligt 1 § TL. Detta tillämpas i praxis icke sällan i fråga om bilförare som somnat vid ratten och kan även tillämpas på den som kör moped.

Enligt bestämmelserna i 28 § 2 mom. VTF kan polisman ingripa mot föraren och förbjuda eller hindra honom från att föra fordon om polismannen finner det uppenbart att föraren saknar nödiga förutsättningar därför. Såsom yttersta åtgärder kan polismannen omhändertaga fordonet eller gripa föraren.

Tanken på en generell regel om omedelbart ansvar för överträdelse av stadgandet i

28 § 1 mom. VTF avisades i prop. 1951:30 (s. 158). De fall som inte föll under trafiknykterhetsreglerna ansågs från trafiksäkerhetssynpunkt tillräckligt kunna beivras genom att de bedömdes som vårdslöshet i trafik.

Beträffande utländska förhållanden kan den norska rättens lösning av problemet redovisas. Möjligheten att utfärda förbud att föra icke körkortspliktigt motorfordon finns där intagen i vegtrafikklovens 35 §. Den kommer till flitig användning. Varje återkallelse av körkort förenas rutinmässigt med ett förbud att föra moped under indragnings-tiden. Man är medveten om kontrollsvårigheterna, men anser dock förbudsmöjligheten vara värdefull. Det bör kanske också tillfogas att moped i Norge inte är definitionsmässigt detsamma som i Sverige. Man saknar i Norge den konstruktiva hastighetsgränsen, varför mopeder ofta framförs med en hastighet av 60 kilometer i timmen och kanske däröver. Förbud utfärdas av polismästaren. Huvudsakliga förutsättningar för användandet är att "hensynet til trafiksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det" i de fall där vederbörande 1) fått körkortet återkallat, 2) de senaste två åren straffats för fylleri eller promillekörning, 3) saknar de egenskaper som är nödvändiga för att föra körkortsfritt motorfordon eller 4) av andra orsaker anses olämplig att fortsätta föra körkortsfritt motorfordon.

Kommittén vill dock inte förorda att vi i Sverige inför regler om förbud att föra icke körkortspliktiga fordon. Inte minst kontrollsynpunkter talar för detta ställningstagande. Det torde möta betydande praktiska problem att övervaka ett förbud, där förarens rätt icke bygger på att han innehar ett tillståndsbevis. Frågan om information till de övervakande organen samt därmed sammanhängande registrerings- och identifieringsproblem torde bli komplicerad. Kommittén har inte haft att pröva frågan om att införa ett kompetensbevis för rätten att föra moped. Om så skulle ske kommer självfallet frågan om förbud att föra moped i ett annat läge.

Kompetenskonflikter och samordningsproblem. I diskussionerna kring frågan om vilken myndighet som är bäst ägnad att besluta om körkortsingripande i anledning av brott har såsom ett argument mot en uppdelning av beslutsbefogenheterna ofta anförts, att samordningsproblemen skulle bli mycket stora. Kommittén vill därför beröra detta spörsmål något utförligare (jfr allmänna motivering 4.3.4.9).

Kommittén går inte närmare in på de samordningsproblem, som redan i dag uppkommer genom att två olika myndigheter skall besluta om samhällsåtgärder i anledning av samma trafikbrott. Kommittén vill emellertid peka på några exempel. För frågan om obligatorisk körkortsåterkallelse spelar enligt VTF alkoholgränsen 0,8 promille en betydelsefull roll. I brottmålsprocessen, förundersökningen inräknad, saknar denna gräns intresse. Här är det andra gränser, nämligen 0,5 och 1,5 promille som är intressanta. Enligt 33 § 2 mom. första stycket 2 VTF är vidare körkortsåterkallelse obligatorisk, om föraren gjort sig skyldig till s. k. smitning (5 § TL) efter att ha varit vållande till trafikolycka med personskada som följd. Hur bedömer länsrätten frågan om vållande när den allmänna domstolen icke haft anledning gå in därpå eller kommit till en slutsats som länsrätten anser felaktig? En viktig fråga i sammanhanget är också frågan om länsrättens processmaterial, särskilt då man inte har muntlig förhandling. Skall förundersökningsprotokoll eller annan dylig utredning, som i brottmål av någorlunda allvarlig beskaffenhet anses otillräcklig för avgörande av ansvarsfrågan, godtagas vid avgörande av körkortsfrågan?

När det gäller de samordningsfrågor som kan uppkomma i anledning av kommitténs förslag om domstolshandläggning av körkortsåterkallelser på grund av trafikbrott vill kommittén gärna peka på andra likartade situationer. Det exempel kommittén valt att närmare beskriva är hämtat från utlänningslagen.

I utlänningslagen finns, förutom förpassningsmöjligheten, tre olika institut som avser

formerna för att få en utlänning avlägsnad ur riket. De är

1. avvisning, där beslut meddelas av polismyndigheten,
2. förvisning, där beslut meddelas av domstol, och
3. utvisning, där beslut meddelas av länsrätt.

Det kan tilläggas att vägran att meddela förlängt uppehållstillstånd i sak kan ha samma effekt som de här tre nämnda instituten. Vid samtliga dessa (19, 26 och 29 §§ utlänningslagen) har de olika myndigheterna att fatta beslut av samma natur.

Möjligheten för domstol att döma till förvisning på grund av brott tillkom efter en år 1954 framlagd proposition (1954:41). Departementschefen framhöll (s. 70) att den omständigheten att samhällsreaktionen mot en utlänning som begått brott var splittrad på skilda förfaranden hos olika myndigheter otvivelaktigt medförde allvarliga olägenheter. Departementschefen ansåg detta vara olämpligt framförallt med hänsyn till att domstolen, som i mål om ansvar för brott av den beskaffenhet att utvisning kan följa regelmässigt hade tillgänglig fullständig utredning om den tilltalades personliga förhållanden och som hade att undersöka vilka åtgärder som erfordras för den brottsliga tillrättaförande, måste fatta sitt beslut utan att veta om utlänningen borde utvisas. Länsstyrelsen, å sin sida, hade sämre möjlighet att bedöma utlänningens personliga förhållanden. Vidare framhöll departementschefen att frågor om utvisning på grund av brott handlades av domstol i t. ex. Danmark och Schweiz.

Departementschefen erinrade också om att den kommitté som behandlat spörsmålet om handläggning av utvisningsfrågor konstaterat, att beträffande utvisning på grund av brott här i riket vissa skäl talade för handläggning vid domstol. I fråga om andra ärenden var det emellertid inte lämpligt att överföra handläggningen från länsstyrelse till domstol. Eftersom det enligt nämnda kommittés uppfattning skulle medföra väsentliga olägenheter att fördela beslutanderätten vid utvisningsärenden mellan domstol och länsstyrelse, föreslog kommittén att båda ären-

degrupperna skulle kvarbli hos länsstyrelse. Departementschefen framhöll emellertid, att när det gällde utvisning på grund av brott här i riket fanns det ett naturligt samband mellan ansvarsfrågan och utvisningsfrågan. Avgörandet var här av en annan beskaffenhet än i övriga utvisningsärenden. De senare hade i stor utsträckning en karaktär som var likartad med de socialvårdsärenden länsstyrelsen eljest handlade, t. ex. lösdrivar-, alkohol- och fattigvårdsärenden.

I nu relaterade lagstiftnings-sammanhang användes således i huvudsak samma argumentation som den som förekommit när det gällt körkortsingripande. Å ena sidan gjordes gällande, att det var av värde att domstolen tog ställning till frågan om utvisning, när den ändå hade materialet om brottet. Å andra sidan gjordes gällande, att det skulle bli besvärliga samordningsproblem om vissa beslut enligt utlänningslagen lades hos domstol och andra hos länsstyrelse eller polismyndighet.

Några samordningsproblem synes de av 1954 års förslag föranledda ändringarna i utlänningslagen icke ha förorsakat. Några påpekanden om sådana problem framfördes icke då för några år sedan nya ändringar gjordes i lagen (prop. 1968:158). De farhågor, som många tydligen hyste när det gällde en uppdelning av beslutsbefogenheterna, torde således numera kunna sägas ha saknat grund.

Det skall tilläggas, att lagstiftaren inte gett några som helst regler för hur eventuella kompetenskonflikter vid tillämpningen av utlänningslagen skall lösas. Dessa frågor har överlämnats till rättstillämpningen. Praxis har uppgivits vara, att länsstyrelsen, när den har en fråga om utvisning samtidigt som domstol har en fråga om förvisning beträffande samma person, avvaktar i utvisningsfrågan till dess domstolen beslutat i förvisningsfrågan. Om domstolen förvisat på två år och länsstyrelsen avsett att utvisa på samma tid aktualiseras ej utvisningen. Om däremot de skäl som kunnat grunda utvisning skulle lett till en utvisning på t. ex. fem år, ges — trots att förvisningsbeslut på t. ex. två år

redan meddelats — beslut om utvisning på fem år. Vid bestämmande av tiden för utvisning beaktas ej att det finns ett förvisningsbeslut.

Kompetenskonflikter av samma natur återfinns också i tillämpningen av barnavårdslagen och lagen om psykiatrisk vård.

När det gäller barn och ungdom kan således samordningsfrågor uppstå i samband med tillämpningen av 31 kap. 1 § BrB och 26—29 §§ barnavårdslagen. I kommentaren till BrB säges härom bl. a. (del III, 1967, s. 186):

Ett tredje karakteristiskt drag hos systemet är dualismen mellan å ena sidan straffrättsskipningens organ, nämligen åklagare och domstol, å andra sidan barnavårdens. Såsom framhållits vid kapitelrubriken, är organen på vardera sidan självständiga i förhållande till andra sidans organ. Varje organ har att i enlighet med reglerna för dess verksamhet självt bedöma vad det bör göra och besluta därom. Under de följande rubrikerna skall redogöras för bestämmelser om samarbete mellan organen och om åtgärder som kan vidtagas för att förebygga att på grund av meningsskiljaktighet mellan organen alltför litet blir gjort. Intet organ äger emellertid påtvinga annat sin mening.

Det ankommer på åklagare att besluta, huruvida åtal skall väckas. Om åtal väckes, ankommer det på domstolen att välja mellan att överlämna till vård enligt barnavårdslagen och att ådöma annan brottspåföljd. Barnavårdsnämnd är emellertid icke därför att ett brott begåtts fritagen från sina skyldigheter. Barnavårdsnämnden skall icke avvakta beslut av åklagare eller domstol, om den finner åtgärd enligt barnavårdslagen påkallad, utan skall tvärtom utan dröjsmål vidtaga de åtgärder enligt denna som förhållandena enligt nämndens bedömning påkallar. När åklagaren därefter beslutar i åtalsfrågan, har han att taga hänsyn till vidtagna åtgärder, och detsamma gäller domstolen om åtal väckes. Väljer domstolen att döma till annan brottspåföljd än överlämnande till vård enligt barnavårdslagen, skall denna brottspåföljd gå i verkställighet. Barnavårdens organ bör taga hänsyn till detta. Systemet förutsätter, att myndigheterna å ena och andra sidan tager hänsyn till varandras åtgärder.

Om domstolen t. ex. dömt till skyddstillsyn, bör sålunda barnavårdsnämnd icke vidhålla eller besluta, att den dömde skall stå

under övervakning enligt barnavårdslagen. Det är också tydligt att, såsom departementschefen uttalade under förarbetena till BrB, barnavårdsnämnd, sedan domstol beslutat annan brottspåföljd än vård enligt barnavårdslagen, icke bör med brottsligheten som huvudsaklig grund vidtaga åtgärder som står i strid mot vad domstolen har beslutat (NJA II 1962 s. 392). Om andra omständigheter talar för ett ingripande från barnavårdsnämndens sida utgör emellertid, såsom departementschefen också framhöll, domstolens beslut i princip icke något hinder mot ingripande av barnavården. Det kan t. ex. förhålla sig så, att i ett fall, där barnavård är indicerad, domstolen med anledning av ett brott anser sig böra döma till ett kortvarigt fängelsestraff eller också till böter utan att taga ställning till frågan om barnavårdens behövlighet. Klart är, att barnavårdsnämnd, sedan domstol beslutat annan brottspåföljd än överlämnande till vård enligt barnavårdslagen, har att, om senare inträffade omständigheter eller föreliggande förhållanden motiverar det, inskrida med åtgärd enligt lagen.

Det kan naturligtvis inträffa, att åtgärder beslutas som icke går att förena med varandra. Ett exempel är det nyss nämnda fallet, att domstol dömer till ett kortvarigt fängelsestraff men barnavårdens myndigheter finner åtgärd enligt barnavårdslagen erforderlig. I ett sådant fall verkställs fängelsestraffet och därefter vidtager barnavårdsåtgärden, t. ex. övervakning. Ett annat exempel erbjuder det fallet, att domstol dömt till skyddstillsyn men barnavårdens myndigheter finner erforderligt att den unge intages i ungdomsvårdsskola. Domen till skyddstillsyn hindrar då icke detta, men under vården inom skolan finns ej utrymme för övervakning och föreskrifter som tillhör skyddstillsynen, och den kollision mellan vårdåtgärder som är möjlig under tiden därefter bör naturligtvis undvikas, vilket kan ske genom att övervakning och föreskrifter upphäves.

Icke heller i barnavårdslagen har det gjorts någon egentlig lagreglering av de samordningsfrågor som kan uppkomma. Man utgår i stort sett från att barnavårdsnämnden inte vidtar åtgärder som direkt strider mot beslut meddelat av domstol. Samtidigt har barnavårdsnämnden vida ramar för sin verkställighet av ett domstolsbeslut.

Beträffande lagen om beredande av sluten psykiatrisk vård i vissa fall är läget något annorlunda än när det gäller barnavårdsla-

gen. Det är dock tydligt att samordningsfrågor måste lösas vid tillämpningen av 31 kap. 3 § BrB. Kommentaren till BrB säger härom (del III, 1967, s. 217–218):

I olikhet mot vad som gäller vid överlämnande till vård enligt barnvårdslagen och vid överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen innebär överlämnande till sluten psykiatrisk vård, att därmed är beslutat att sådan vård skall komma till stånd. Den överlämnade skall alltså, utan att någon ytterligare prövning av de för vården ansvariga organen sker, bli intagen i sjukhus för sluten psykiatrisk vård. En förutsättning för överlämnande till sluten psykiatrisk vård är emellertid, att viss föreskriven medicinsk utredning har ägt rum och att av denna framgår att den tilltalade kan beredas vård med stöd av vårdlagen. Därmed har den prövning ägt rum som ankommer på företrädare för den psykiatriska vården. Olikheten mot vad som gäller vid överlämnande till barnavård eller nykterhetsvård sammanhänger med den olika karaktären av de skilda vårdformerna. Barnavård och nykterhetsvård omfattar ett register av åtgärder, för vilkas användande i första hand kommunala nämnder bär ansvaret.

— — —

Om intagning efter ansökan beslutar överläkaren vid sjukhuset på sätt framgår av 8 och 9 §§ vårdlagen. Intagen äger överklaga hans beslut om intagning hos utskrivningsnämnden vid sjukhuset.

Intagning på egen begäran kan likväl ske, men därom ges inga bestämmelser i lagen om beredande av sluten psykiatrisk vård i vissa fall. Några särskilda indikationer eller förutsättningar för intagning för psykiatrisk vård på egen begäran är icke stadgade. Ej heller är några föreskrifter meddelade angående formen för patientens begäran. Intagning för sluten psykiatrisk vård på patientens egen begäran sker efter prövning enligt samma regler som enligt sjukvårdslagen den 6 juni 1962 gäller för intagning på sjukhus i allmänhet.

Den som är intagen på sjukhus enligt lagen om sluten psykiatrisk vård, dvs. icke på egen begäran utan efter ansökan eller på grund av domstols förordnande enligt förevarande paragraf i BrB, får enligt 13 § vårdlagen hindras att lämna sjukhuset och får i övrigt underkastas det tvång som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet med vården eller för att skydda honom själv eller omgivningen.

Angående utskrivning av honom ges bestämmelser i lagen. Den som intagits på egen begäran får däremot icke kvarhållas mot sin vilja och får icke underkastas tvångsåtgärder.

Att någon är intagen för sluten psykiatrisk vård hindrar icke, att domstol med anledning av brott som han begått överlämnar honom till sluten psykiatrisk vård. Så snart domen vunnit laga kraft, skall han då i fortsättningen enligt 12 § vårdlagen anses intagen på grund av domstolens förordnande. Detta innebär, att han, även om han intagits på egen begäran, i fortsättningen är underkastad kvarhållningsbefogenheten, utskrivningsreglerna och tvångsbefogenheten. Däremot finns intet utrymme för något beslut om intagning efter ansökan beträffande den som redan är intagen på egen begäran; så länge patienten är kvar på sjukhuset får icke något sådan intagningsbeslut fattas. Det kan tänkas, att någon som fruktar att bli intagen efter ansökan själv begär att bli intagen för att därmed undgå att bli underkastad kvarhållningsbefogenheten. I ett sådant läge kan hans begäran avvisas, för att ansökningsförandet må ha sin gång.

Någon närmare reglering av de samordningsproblem som nu redovisats har inte gjorts. Detta innebär att det samtidigt kan pågå en process vid domstol och en vid administrativ myndighet angående frågan om vederbörande skall tas in för psykiatrisk vård. Detta beror på att det är möjligt — för att inte säga vanligt — att det beträffande en misstänkt, för vilken det är aktuellt med påföljden psykiatrisk vård, också finns indikationer för administrativ tvångsintagning enligt lagen om sluten psykiatrisk vård. Det förekommer också i ej obetydlig utsträckning att personer, som redan — tvångsmässigt eller frivilligt — är intagna för sluten psykiatrisk vård, av domstol döms till sluten psykiatrisk vård. Denna uppdelning av beslutsfunktionerna har emellertid enligt vad kommittén inhämtat ej vållat samordningsproblem.

Mot bakgrunden av nu anförda exempel har kommittén funnit, att länsrätterna, de allmänna förvaltningsdomstolarna och de allmänna domstolarna bör kunna lösa också de samordningsproblem som kommitténs förslag kan ge upphov till. Den dubbla besluts-

kompetensen fungerar bra inom andra områden, och i de länder där man har sådan kompetensfördelning när det gäller körkortsfrågan har några svårigheter icke uppstått.

Enligt kommitténs förslag har länsrätter och allmänna domstolar att var för sig självständigt besluta inom sin körkortssfär. Har fråga om indragning aktualiserats på grund av ett trafikbrott kan länsrätten dock ofta låta indragningsfrågan bero till dess brottmålet avgjorts. Om det på grund av undersökning i anledning av ett rattfylleri-brott framgår, att körkortsinnehavaren är alkoholmissbrukare, kan länsrätten, om inte saken brådskar, låta domstolen besluta om körkortsåterkallelse. Interimistiskt körkortsingripande föreligger i regel i dessa fall. Länsstyrelsens resurser kan i stället inriktas på att undersöka förarens personliga förutsättningar när han ansöker om nytt körkort. Efter utgången av tiden för den av domstolen bestämda körkortsspärren får naturligtvis icke det brott som föranlett spärren i och för sig leda till att väntetiden förlängs på administrativ väg. Andra omständigheter måste tillkomma för att föraren skall anses sakna de förutsättningar som krävs för körkort.

Även om några större svårigheter således icke torde uppstå, är det ändock kommitténs uppfattning, att det skulle vara till den största nytta att i samband med den nya lagstiftningens införande arrangera kurser med omfattande utbyte av synpunkter och erfarenheter från berörda parter.

1 §

Bestämmelserna i 1 § anknyter till de i 1:5 intagna kraven på den som skall beviljas körkort. Principiellt bör överensstämmelse råda mellan förutsättningarna för rätten att erhålla och rätten att behålla körkort. Det bör emellertid märkas, att det förhållandet att föraren redan uppträtt i trafiken, kanske under lång tid, ger ett annat och bättre underlag för en bedömning av hans förutsättningar än när fråga är om att bevilja en förare körkort första gången. Åtskilliga bris-

ter kan kompenseras genom träning och gott trafikomdöme. Redan enligt dagens praxis skiljer sig bedömningarna på detta sätt. Det gäller i synnerhet i fråga om förarens personliga förutsättningar, bl. a. i nykterhetsavseende (jfr SOU 1957:18 s. 281–292). Till denna praxis torde också bidra att körkortsmyndigheten ser det som en betydligt allvarligare åtgärd att besluta om körkortsindragning för den som kört under lång tid, kanske under yrkesutövning, än att vägra en förare nytt körkort. Förhållandet kan kanske uttryckas så att bevisbördan genom körkortsinnehavet i viss utsträckning flyttats från föraren till körkortsmyndigheten.

Punkten 1 överensstämmer med 33 § 2 mom. 7 VTF och torde icke kräva någon utförligare kommentar. Det förtjänar dock betonas, att bedömningen av frågan om vederbörande bör ha körkort skall ske från trafiksäkerhetssynpunkt. Det innebär att kortvariga och övergående sjukdomar eller skador, t. ex. ett benbrott, i allmänhet icke skall föranleda körkortsindragning. I dessa fall bör läkare och patient i samförstånd kunna ta ställning till det lämpliga i att den sjuke för bil under den tid sjukdomen varar.

Punkten 2 hänvisar till övriga i 1 kap. angivna krav för körkort. Motsvarande bestämmelse i gällande rätt finns i 33 § 1 mom. VTF. Körkortet skall således indragas för förare som blir underkänd i ett kompletterande praktiskt eller teoretiskt förarprov. Sådana prov kommer, om kommitténs intentioner följes, att bli vanligare i framtiden. Sälunda har kommittén i uppbyggnaden av pricksystemet föreslagit att förare som uppnått visst antal prickar skall genomgå ett teoretiskt förarprov. Utgången av detta eller annat prov som förelagts körkortsinnehavaren (6:2) kan leda till att han endast medges att inneha körkort med lägre behörighet.

Kommittén har i den allmänna motiveeringen (2.5) och i specialmotiveringen till 1:7 gett uttryck för uppfattningen att nu gällande bestämmelse om körkortsingripande på grund av fylleri är för stereotyp. Kommittén har sett det som angeläget att formulera en regel, som ger uttryck för att körkortsinne-

havarens relation till trafiken skall kunna tillmätas betydelse för körkortsmyndighetens beslut. Genom hänvisningen i punkten 2 gäller vad som stadgas i 1:7 såsom förutsättning för körkortsinnehav. Körkortet skall alltså indragas om körkortsinnehavaren missbrukar alkoholhaltiga drycker och icke särskilda skäl ger anledning till antagande, att han kommer att rätta sig efter bestämmelserna om nykterhet i trafiken.

Frågan om alkoholmissbruk föreligger skall som nyss sagts besvaras med tillämpning av nykterhetsvårdslagens bestämmelser. Till grund för avgörandet skall läggas yttrande från läkare, nykterhetsnämnd och trafikkonsulent. (Se beträffande trafikkonsulent avsnitt 4.3.2 i den allmänna motiveringen.) Har missbruket framskridit så långt att förarens fysiska och psykiska resurser nedsatts kan indragningsgrunden under punkten 1 bli aktuell. Bedömningen av den som missbrukar andra medel än alkohol skall ske enligt samma grunder.

Bestämmelsen under punkterna 1 och 2 aktualiserar även frågan om underrättelseplikt för läkare och nykterhetsnämnder. Frågan om läkares upplysningsplikt belyses under avsnittet 5.2.5 i specialmotiveringen. För nykterhetsnämnderna gäller i dag att man har skyldighet att ofördröjligen underrätta länsstyrelsen, när man beslutat ställa körkortsinnehavare under övervakning enligt 15 § nykterhetsvårdslagen eller ingivit ansökan om att körkortsinnehavaren måtte intagas på vårdanstalt för alkoholmissbrukare till annan länsstyrelse än den, som utfärdat körkortet. (80 § 3 mom. första stycket VTK.) Skulle nykterhetsnämnd i annat fall än nu sagts finna att körkortsinnehav bör omprövas till följd av alkoholmissbruk åligger det också nämnden att ofördröjligen underrätta vederbörande länsstyrelse (80 § 3 mom. andra stycket VTK).

Den av kommittén under punkten 2 föreslagna regeln föranleder icke i och för sig att en ändring i underrättelseplikten nödvändiggöres (se även 5.2.6). Nykterhetsnämnderna har att rapportera de två i 80 § 3 mom. första stycket VTK angivna specialfal-

len samt de fall enligt andra stycket i samma mom. där man själv anser en omprövning nödvändig. När det gäller underrättelser av det senare slaget tillkommer dock enligt kommittéförslaget den omständigheten att nykterhetsnämnden i sina överväganden kan ta med prognosen beträffande förarens vilja och förmåga att uppträda nyktert i trafiken. Motsvarande prognos skall göras beträffande den som missbrukar narkotika.

Det är omvittnat och känt, att nykterhetsnämnderna ofta ser med olust på upplysningsplikten och att de i mycket blygsam omfattning finner anledning att rapportera sina iakttagelser till länsstyrelsen. Nykterhetsnämndernas behov av att skapa ett förtroendefullt förhållande till sina klienter och att kunna bistå dem i deras rehabilitering kommer helt naturligt mycket ofta i konflikt med den underrättelseplikt som ålagts dem. Kommitténs förslag förutsätter emellertid att prövningsmyndigheten får erforderliga upplysningar. Det är därför angeläget att nykterhetsnämnderna efterkommer sin upplysningsplikt. Ett förtroendefullt samarbete bör kunna anordnas. Detta bör också innebära att föraren snabbt kan få tillbaka körkortet när hans besvär upphört.

Punkten 3 torde icke behöva någon närmare motivering. Den avses överensstamma med gällande rätt (33 § 2 mom. 8 VTF). Lämplighetsintyget har dock utgått ur lagtexten liksom förarens skyldighet att följa föreskrifter i föreläggande att inkomma med intyg eller bevis. Sådan skyldighet får anses ligga i sakens natur liksom länsrättens befogenhet att dra in körkortet vid ohörsamhet mot föreläggandet.

Punkten 4 är föranledd av körkortsutredningens förslag om utbyte av körkortet.

Punkten 5 överensstämmer med 33 § 2 mom. 9 VTF, som tillades genom SFS 1972:126. Regeln tillkom för att åstadkomma en återkallelsegrund om en förare i samband med ett ålagt utbyte till nytt körkort förklarar, att han inte längre vill ha körkort. Regeln kan dock tillämpas även i andra fall än då ett körkortsutbyte är aktuellt.

Sammanfattningsvis kan sägas, att indrag-

ningsfrågan kan aktualiseras genom länsstyrelsens eget initiativ, men också efter anmälan från polis, åklagare, domstol, trafikkon-
sulent, nykterhetsnämnd, läkare eller en-
skild. Viss försiktighet måste ofta iakttagas i
samband med utredningen av en anmälan
från enskild person, då det visat sig, att
sådana anmälningar f. n. ej sällan sker i
trakasserings syfte.

2 §

Huvudregeln är att föraren så snart han
tillfrisknat åter skall kunna förvärva rätten
att föra körkortspliktigt motorfordon. När
det gäller vissa typer av sjukdomar kan det
redan vid beslutet om körkortsindragning
vara uppenbart att en viss observationstid är
nödvändig innan läkare och körkortsmyndig-
het kan konstatera huruvida ett tillfrisknan-
de skett. Det gäller t. ex. i fråga om personer
som missbrukar alkohol eller narkotika.
Personer som erhållit vissa typer av kropps-
skador kan behöva viss tid att vänja sig vid
sitt handikapp innan de kan släppas ut i
trafiken.

Det kan i nyssnämnda situationer vara av
värde för föraren att omedelbart få upplys-
ning om hur lång rehabiliteringstid körkorts-
myndigheten minst anser behövlig. Föraren
kan då undgå att bygga sin planering för
framtiden på överdrivna förhoppningar om
att snart återfå körkortet. Å andra sidan
måste det göras klart för honom att ett
angivande av viss tid icke utgör någon
förutsägelse om att han efter utgången därav
är återställd eller något löfte om att han då
kan få körkort.

3 och 4 §§

Innehållet i 3 och 4 §§ motsvarar vad som i
förevarande avseende f. n. gäller enligt 33 §
3 mom. första stycket och 35 § första och
fjärde stycket VTF.

Kommittén har i flera sammanhang beto-
nat betydelsen av ett snabbt ingripande.
Naturligtvis har detta en väsentlig betydelse
när det gäller förare som man misstänker

inte längre uppfyller kraven för att inneha
körkort.

Det är icke heller ovanligt med interimis-
tiska ingripanden i dessa fall. År 1969
återkallade landets länsstyrelser körkort un-
der åberopande av endast 33 § 2 mom. 7 i
tillhoppa 564 fall. I 457 fall återkallades
körkortet tills vidare enligt samma grund.

Med hänsyn till den speciella karaktären
hos dessa mål, bl. a. med hänsyn därtill att
resultatet av provtagningar och läkarunder-
sökningar ofta kan föreligga först efter
förhållandevis lång tid, har kommittén icke
funnit anledning att föreslå regler som
föreskriver att mål där interimistisk kör-
kortsindragning föreligger skall slutligt avgö-
ras inom viss tid. Kommittén vill dock
betona att det ligger i rättssäkerhetens
intresse att ett sådant avgörande kommer till
stånd snabbt.

5 §

Paragrafens innehåll motsvarar gällande be-
stämmelse i 33 § 5 mom. första stycket sista
punkten VTF. Kommittén föreslår dock den
ändringen att tidsfristen för att slippa ge-
nomgå nytt förarprov nedsättes från ett år
till sex månader.

Det är enligt kommitténs uppfattning inte
lämpligt att i dagens ofta mycket krävande
trafikmiljö släppa ut förare som varit borta
från trafiken så lång tid som ett år utan att
dessförinnan ha prövat deras förarkompe-
tens. Kommittén är medveten om att sex-
månadersperioden kan te sig kort och att det
finnes förare som, kanske under vinterhalv-
året, frivilligt avstår från att köra bil i det
närmaste lika lång tid, utan att därefter bli
föremål för någon prövning. Skillnaden är
dock den, att i den nu aktuella situationen
har uppehållet föranletts av en konstaterad
oförmåga att på betryggande sätt kunna föra
motorfordon. Det är enligt kommitténs
uppfattning motiverat att beträffande dessa
förare få till stånd den efterkontroll, som av
ekonomiska och andra orsaker icke kan
göras i fråga om alla körkortsinnehavare.

Ett teoretiskt förarprov torde från såväl

den enskildes som körkortsorganens sida sett vara föga betungande. Det praktiska förarprovet borde enligt kommitténs uppfattning kunna ske under mindre stereotypa former än f. n. Provet bör kunna få en enklare utformning när det gäller förare med mångårig körvana och förarna kan eventuellt tillåtas utföra provet i egen bil. Det bör betonas, att det från inlärningspsykologisk synpunkt är mera berättigat med ett kunskapsprov än med ett färdighetsprov. Motorisk färdighet består längre än minneskunskaper. Närmare föreskrifter måste utfärdas i fråga om möjligheten att nyansera provet. Det kan anmärkas, att kommittén inte funnit skäl föreslå att Kungl. Maj:t skall kunna förordna om obligatoriskt teoretiskt prov för alla som återfår körkortet efter indragning; jfr 4:10.

3 kap. Körkortsåterkallelse

De i 3 kap. intagna bestämmelserna är avsedda att bl. a. ersätta 33 § 2 mom. första stycket 1–6 och 34 § VTF, som innehåller återkallelsegrunderna och reglerna om varning. Motsvarigheten till gällande rätts regler om återkallelsetidens längd återfinns i 4 kap. Nyheterna i 3 kap. berör huvudsakligen fem punkter.

För det första markeras redan i kapitlets upptakt, att det är allmän domstol som skall handlägga de körkortsfrågor som regleras i 3 kap. Påföljden och körkortsingripandet skall alltså avgöras samtidigt. Kommittén har i den allmänna motiveringen redovisat de överväganden som ligger bakom förslaget i denna del (4.3.4). Frågan om eventuella kompetens- och samordningskonflikter mellan administrativ och allmän domstol har belysts i avsnitt 4.3.4.9 i den allmänna motiveringen och under rubriken till 2 kap.

En andra viktig ändring i förhållande till gällande rätt finns i de återkallelsegrunder kommittén föreslår. Kommittén har, på skäl som också redovisats i den allmänna motiveringen (2.4 och 2.5) avvisat tanken att grunda körkortsåterkallelse på sociala kriterier och brott som icke har direkt anknytning till trafiksäkerheten. Bland de återkal-

lelsegrundande brotten återfinns i förslaget därför endast trafikbrott.

Kommitténs förslag innehåller för det tredje icke någon motsvarighet till möjligheten att meddela varning enligt 34 § VTF. Den som gör sig skyldig till trafikbrott, som icke föranleder ett körkortsingripande, blir uppmärksam i det pricksystem som kommittén föreslår. Han kommer där att allteftersom hans prickbelastning växer bli föremål för ett ökat intresse från körkortsmyndighetens sida. Detta intresse kommer att för körkortsinnehavaren kunna innebära såväl skriftliga som muntliga kontakter. Pricksystemet kommer på detta sätt att fylla en både informerande och varnande uppgift. Även i övrigt har kommittén lagt stor vikt vid förebyggande åtgärder.

Den fjärde nyheten i 3 kap. är möjligheten till villkorlig körkortsåterkallelse. Reglerna därom upptar merparten av paragraferna. Den villkorliga körkortsåterkallelsen kan till en del ses som en ersättning för varningen, men avses få ett större tillämpningsområde och är mera inriktad på att rehabilitera problemförare. Där så anses påkallat kan rätten förena den villkorliga återkallelsen med ett förbud att under viss tid, en till två månader, föra körkortspliktigt fordon (3 §).

Såsom en femte nyhet vill kommittén framhålla den satsning på undervisning och rehabilitering som ligger bakom kommitténs förslag till uppbyggnad av pricksystemet och den villkorliga återkallelsen, där trafikkonsulenten tilldelats en viktig roll. Se härom närmare under 3.8 i den allmänna motiveringen.

Kommittén har övervägt att utforma körkortsåterkallelse som en påföljd i brottsbalkens mening. Enligt gällande regler är körkortsåterkallelse icke i juridisk-teknisk mening någon påföljd för brott, utan en särskild rättsverkan av brottet. I 1:3 BrB ges en uttömmande uppräknings av påföljderna. I 1:8 BrB lämnas en erinran om att brott förutom påföljd kan föranleda förverkande av egendom eller annan särskild rättsverkan samt medföra skyldighet att gälda skadestånd. Begreppet särskild rättsverkan är såle-

des ej bestämt annorledes än att den särskilda rättsverkan skall vara en rättsverkan av brott och icke bestå i vad lagen kallar brottspåföljd och icke heller utgöras av skyldighet att utge skadestånd.

Vissa åtgärder i anledning av brott, vilka inrymdes under begreppet påföljd i den vidare mening det användes före brottsbalkens tid, är alltså numera att inordna under det i brottsbalken införda begreppet särskild rättsverkan. Andra exempel förutom förverkande och körkortsåterkallelse, är förvisning enligt utlänningslagen och äktenskapsskillnadsgrunderna i 11:11 GB. Vid tillämpning av 36:7 BrB kan, då påföljd för brott efterges, sådan särskild rättsverkan bli enda reaktionen för brottet.

Kommittén har funnit, att den rådande terminologin har vissa nackdelar. En ändring av brottsbalkens terminologi skulle emellertid kräva omarbetning av brottsbalken. Kommittén har inte möjlighet att ta upp frågan i hela dess vidd. Samma synpunkter kan läggas på t. ex. förvisning. Kommittén har därför stannat för att inte föreslå någon ändring i det förhållandet att körkortsingripande i anledning av trafikbrott terminologiskt behandlas som en särskild rättsverkan av brott.

Kommittén har, såsom redovisats i kommentaren till lagrubriken, valt att använda skilda termer för körkortsingripande på grund av brott å ena sidan, och av medicinska, administrativa eller därmed jämförbara skäl, å den andra. Förstnämnda ingripanden benämns i förslaget körkortsåterkallelse, som också kan vara villkorlig, och sistnämnda körkortsindragning. Uttrycket körkortsingripande, som icke begagnas i lagtexten, användes som gemensam term för olika inskränkningar i de med körkortsinnehavet förenade rättigheterna.

1 §

I denna paragraf anges att tingsrätt skall vara den myndighet som i första instans handlägger frågor om körkortsingripande på grund av trafikbrott och under vilka förutsättningar sådant ingripande skall ske. I likhet

med vad som f. n. sker i VTF anges endast behörig myndighet i första instans. Behörighet för hovrätt och HD framgår av fullföljdsreglerna i RB.

Under de i 1 § första stycket angivna förutsättningarna skall körkortsåterkallelse – med i andra stycket angivet undantag – i princip alltid meddelas. Att märka är dock att körkortsåterkallelse i vissa fall kan vara villkorlig (2 §).

En förutsättning för att beslut om körkortsåterkallelse skall kunna meddelas är att körkort har utfärdats för vederbörande förare och att körkortet har giltighet vid beslutstillfället. Om så ej är fallet, t. ex. om körkortsindragning beslutats av länsrätten, kan reglerna om körkortspärr i 4 kap. bli tillämpliga. Kommittén bortser från den tidrymd som förflyter mellan det egentliga utfärdandet av körkortet till det föraren har det i sin hand. I regel torde det röra sig om någon dag eller några dagar. Det kan anmärkas att körkortsåterkallelse kan beslutas även för den som vid brottstillfället inte innehade körkort, men för vilken sådant utfärdats före handläggningen av målet. Kommitténs förslag överensstämmer här med gällande rätt (se JO 1959 s. 338 och RRÅ 1959 K 11).

Punkten 1

Bestämmelserna under denna punkt avser att ersätta VTF:s 33 § 2 mom. 1 och delvis 2. De i senare ledet av 33 § 2 mom. 2 upptagna fallen av s. k. smitning belyses i anslutning till en helhetsbedömning av smitningsbrottet under punkten 2 nedan.

*Gällande rätt*¹. Enligt 33 § 2 mom. 1 VTF

¹ Redovisningen av gällande rätt, varmed också avses rättstillämpningen, bygger här och i fortsättningen på dels vad kommittén erfarit vid besök hos omkring hälften av landets länsstyrelser, dels följande:

Biörklund: Vår vägtrafiklagstiftning, Karlshamn 1970;

Folkesson: Omprövning av körkort Stockholm 1969;

Fredrikson: Vägtrafikförordningen Stockholm 1967;

Hans Sjöberg: Anförande vid landshövdingemöte den 13 mars 1969, stencil;

Konstitutionsutskottets betänkande 1971:34 s. 30–91.

skall körkortet alltid återkallas om föraren gör sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik (1 § andra stycket TL). Återkallelse kan i detta fall inte ersättas av varning enligt 34 § VTF. Återkallelse på grund av grov vårdslöshet i trafik förekommer sällan. År 1969 åberopades 33 § 2 mom. 1 VTF i tillhoppa 55 återkallelsefall, därav såsom enda grund i blott 17 fall. Domstolarna är mycket restriktiva i sin tillämpning av det grova vårdslöshetsbrottet. Det förtjänar kanske påpekas, att ansvar för grov vårdslöshet i trafik endast kan drabba förare av motordrivna fordon. Bestämmelsen kan emellertid tillämpas även om fordonet icke förts på väg.

Rattfylleri och rattonykterhet är utan jämförelse de brott som oftast leder till körkortsåterkallelse. Stadgandet i 33 § 2 mom. VTF åberopas i mer än 60 procent av återkallelsefallen. Endast en mindre del därav avser smitning. Påverkan av annat berusningsmedel än alkohol bestraffas med stöd av 4 § 1 mom. andra stycket såsom rattfylleri och föranleder därför också körkortsingripande enligt samma regler som gäller för rattfylleri. Sådan påverkan kan dock icke läggas till grund för dom avseende rattonykterhet.

Vid rattfylleri är körkortsåterkallelse obligatorisk. I 34 § första stycket VTF ges beträffande rattonykterhet möjlighet att i stället för beslut om körkortsåterkallelse meddela körkortsinnehavaren varning. Förutsättningar härför är att han icke tidigare gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott, att alkoholkoncentrationen i blodet under färden icke uppgick till 0,8 promille och att omständigheterna är mildrande. Det uppställda kravet på mildrande omständigheter torde utgöra en av förklaringarna till att länsstyrelserna använder varningsmöjligheten i ganska ringa omfattning och sällan när alkoholhalten överstigit 0,6 promille. År 1969 förekom i hela riket endast 127 varningsfall, där föraren dömts för rattonykterhet.

Kommittéförslaget. I punkten 1 har upptagits två trafikbrott som på grund av sin betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt mäs-

te ägnas särskild uppmärksamhet. Här behandlas således grov vårdslöshet i trafik samt trafiknykterhetsbrott. Kommitténs förslag företer stora likheter med gällande rätt.

Det har ansetts lämpligt att ange att körkortsåterkallelse alltid skall beslutas i fall av grov vårdslöshet i trafik. Det kan i och för sig sägas, att alla fall av grov vårdslöshet också omfattas av återkallelsepunkten 4. Emellertid har det av systematiska skäl ansetts lämpligt att i enlighet med vad som sker för närvarande särreglera fall av grov vårdslöshet och trafiknykterhetsbrott.

Även för fall av trafiknykterhetsbrott har det ansetts att körkortsåterkallelse i princip skall vara obligatorisk. Detta gäller – som framgått – för närvarande inte vid fall av rattonykterhet med en promillehalt under 0,8 promille. Uppmärksammas bör emellertid att den i 3:2 KL upptagna bestämmelsen ger möjlighet att besluta om villkorlig körkortsåterkallelse. Kommittén anknuter icke denna möjlighet till någon annan högsta promillegräns än rattfylleri-gränsen. Se kommentaren till 2 §. Vidare bör undantagsregeln i 1 § andra stycket observeras.

Det är att märka att återkallelse enligt punkten 1 kan följa även för den som döms för medverkan till grov vårdslöshet i trafik eller till trafiknykterhetsbrott.

Såsom grundförutsättning för körkortsåterkallelse anges, att körkortsinnehavaren av domstol finnes skyldig till något av de under punkten angivna brotten. Det förutsättes alltså i princip att åtal har skett. Det kan dock erinras om den i annat sammanhang föreslagna möjligheten att ta med körkortsåterkallelse i strafföreläggande. Om domstolen skulle anse att förutsättningarna för påföljdseftergift är uppfyllda, utgör detta inte något hinder för att besluta om körkortsåterkallelse. Den gemensamma handläggningen av körkorts- och påföljdsfrågan kan ge domstolarna ökade möjligheter att i ömmande fall använda påföljdseftergiftsinstitutet i trafikmål. Motsvarande gäller om domstolen finner att den tilltalade skall vara fri från påföljd på grund av bestämmelsen i 33:2 tredje stycket BrB.

När det gäller tolkningen av uttrycket "finnes skyldig", som återkommer under de närmast följande punkterna, vill kommittén vidare framhålla, att den genom uttrycket formulerade förutsättningen icke föreligger, då åklagaren beslutat om s. k. åtalshelfert med stöd av 20:7 RB eller beslutat att underlåta åtal enligt föreskrifterna i 1 § lagen den 24 mars 1964 med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare. Inom detta område pågår utredningsarbete. Se riksdagsberättelsen 1971:Ju 55, där direktiven för åtalsrättskommittén redovisas. Nämnda kommitté har fått i uppdrag att överväga de konsekvenser en vidgning av möjligheterna till åtalsunderlåtelse bör få i fråga om särskilda rättsverkningar i anledning av brott. Trafikmålskommittén har därför inte närmare behandlat denna fråga. Tills vidare bör enligt kommitténs uppfattning därför åtal ske, om åklagaren anser att ett trafikbrott skall beaktas i körkortshänseende. Denna inställning överensstämmer med vad JO uttalat vid avgörandet av två ärenden den 3 maj 1972 (dnr 469/71 och 470/71).

Punkten 2

De i denna punkt intagna bestämmelserna är avsedda att ersätta den tidigare berörda regeln angående smitning från personskada i senare ledet av 33 § 2 mom. 2 VTF. De nu föreslagna bestämmelserna avser emellertid att täcka alla fall av smitning.

Gällande rätt. I 33 § 2 mom. 2 föreskrives bl. a. att körkortet skall återkallas för förare som varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen föranleda. Smitningsbrottet beskrives i 5 § TL sålunda:

Om vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandragit sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna

upplysningar om händelsen, straffes med fängelse i högst ett år eller dagsböter.

Körkortsåterkallelse är således obligatorisk endast då en trafikant smitit från en av honom vållad trafikolycka med personskada. Varning kan då icke meddelas. Det förtjänar att särskilt uppmärksammas, att trafikanten skall ha varit vållande till trafikolyckan, vilket ju icke är någon förutsättning för att han skall kunna dömas för smitning ("med eller utan skuld"). I de fall där domstolen inte haft anledning att syssla med vederbörandes oaktsamhet eller vållande (han har kanske bara åtalats för smitning) är det således för närvarande länsrättens uppgift att konstatera om vållande föreligger. Med tanke på bl. a. de begränsade utredningsmöjligheter som står till länsrättens förfogande och att vållandefrågan ofta ej föranlett utredning under brottmålsprocessen är den bedömning som länsrätten måste göra ofta mycket osäker. Är det för övrigt fullt klart huruvida bestämmelsen avser ett civilrättsligt eller ett straffrättsligt vållande?

Även i de fall då körkortsåterkallelse icke är obligatorisk bedömes smitning i allmänhet strängt av körkortsmyndigheten. Om inte 33 § 2 mom. 2 VTF är tillämplig åberopas i praxis ofta 2 mom. 4. Följande citat ur Folkessons bok (s. 73) är belysande:

Av intresse i sammanhanget är RRA 1966 K 688, besvär över beslut om återkallelse, väntetid sex månader, enligt punkt 2. Regeringsrätten: "A har genom den av länsstyrelsen i överklagade beslutet åberopade domen icke fällt till ansvar för annan förseelse än för att han, efter att ha varit inblandad i trafikolycka med personskada som följd, avlägsnat sig från olycksplatsen utan att ha uppgivit namn och hemvist. Nämnda förseelse är icke att anse såsom sådant olovligt avvikande från olycksplats som avses i 33 § 2 mom. 1 st. 2 VTF, men bör föranleda återkallande av körkortet jämlikt 4 samma författningsrum. På grund härav lämnar regeringsrätten besvären utan bifall."

Om inte heller återkallelsegrunden i 33 § 2 mom. 4 anses tillämplig, kan 2 mom. 6 användas. Enligt Folkesson (sid. 83) kan så ske för att markera den påtagliga bristen på

hänsyn hos smitaren. (Punkten 6 föreskriver återkallelse bl. a. om föraren genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra.) Folkesson återger ett sådant fall (s. 53). Det handlar om en 18-årig studerande som hade haft körkort tre månader, när han vid backning ut från en parkeringsplats skadade ett bredvidstående fordon. Detta, som hade backats in på parkeringsplatsen, fick höger framskärms främre del bucklad och repad varjämte främre stötfångarens högra del böjdes framåt. Ynglingen ådömdes 25 dagsböter för smitning. Han fick i återkallelseärendet goda vitsord och polismyndigheten föreslog varning. Länsstyrelsen återkallade körkortet med stöd av 2 mom. 6 utan nedsättning av minimtiden ett år. Regeringsrätten fastställde beslutet.

Dagens praxis när det gäller smitning torde kunna sammanfattas i påståendet att så gott som varje form av smitning leder till körkortsåterkallelse. Varning meddelas endast undantagsvis.

Kommittéförslaget. Smitningsbrottet omfattar beteenden och situationer av de mest skilda slag, såväl allvarliga som bagatellartade.¹ Det stöter därför på stora svårigheter att utforma en för alla former av smitning gemensam körkortsregel. Man kan enligt kommitténs uppfattning ställa sig frågande till syftet med körkortsåterkallelse i ett fall som det förut relaterade med parkeringsskadan. Även när det gäller personsador, där återkallelse f. n. i viss utsträckning är obligatorisk, rör man sig inom vida ramar.

Kommittén har vid tidigare överväganden betonat, att körkortsåterkallelse skall grundas på trafiksäkerhetsskäl. Någon omedelbar anknytning till trafiksäkerheten har smitningsbrottet ofta inte. Det i vanlig mening trafikfarliga beteendet har redan passerat, när vederbörande ger sig iväg. Ett körkortsingripande, som grundas på vad som förekommit efter trafikhändelsen, saknar ofta trafiksäkerhetsintresse. Det är inte heller möjligt att på grundval av uppgifter enbart om en körkortsinnehavares beteende efter en trafikolycka dra några slutsatser om hur han uppträder i trafiken. I den allmänna motive-

ringen har kommittén utförligt behandlat frågan om olika möjligheter att göra ett förarurval. Kommittén har visat på den stora osäkerhet som följer med de schablonmetoder som vi f. n. tillämpar. Denna osäkerhet gäller också då smitningsbrottet används som en urvalsmetod. Det finns inte något stöd för uppfattningen att den som smiter från t. ex. en mindre skada i samband med parkering är särskilt trafikfarlig.

Kommittén är väl medveten om de problem som det ständigt ökade antalet fall av smitning skapar för samhället och enskilda. Det är nödvändigt att möta detta med skärpta åtgärder av olika slag. Körkortsåterkallelse bör emellertid inte användas som vapen mot en kriminalitet som ej har med trafiksäkerheten att göra. Smitningsregeln i 5 § TL fyller huvudsakligen funktionen att garantera målsäganden uppgift om vem som skadat honom eller hans egendom. En sådan regel bör enligt kommitténs uppfattning inte generellt sanktioneras genom körkortsingripande. Det måste i det sammanhanget anses tillräckligt att smitningen föranleder straff. Detta är eljest i allmänhet icke fallet när någon flyr från betalningsansvar.

Kommitténs understrykande av att körkortsingripande enbart skall ske utifrån trafiksäkerhetssynpunkter har lett till ställningstagandet, att smitning bör föranleda körkortsåterkallelse endast då föraren i samband med brottet underlåtit att efter förmåga vidta åtgärder för att begränsa den trafikfara eller de skador som uppkommit i samband med händelsen. I förstnämnda hänseende kan föraren flytta fordon eller varna för fordon som hindrar trafiken eller underrätta ägaren till ett fordon som fått en trafikfarlig skada och i sistnämnda hänseende påkalla andra trafikanters uppmärksamhet så att en skadad blir omhändertagen och får vård.

Det förhållandet att kommittén ser underlåtenhet i t. ex. nu nämnda avseenden såsom särskilt klandervärd från trafiksäkerhetssynpunkt skapar dock vissa problem. Visserligen anges i 43 § VTF omhändertagande av ska-

¹ Se rättsfallsöversikt hos Fredrikson, 4:e uppl. s. 401-404.

dad person såsom exempel på åtgärd vartill en olycka skäligen föranleder. Bestämmelsen har dock icke annan straffsanktion än 5 § TF, som icke stadgar ansvar för underlåtenhet att hjälpa en skadad. Man har i svensk rätt hittills ställt sig avvaktande till förslag att införa straffsanktionerad plikt att bistå människor i nödsituationer. För smitningsbrottets del innebär detta, att en förare som stannar kvar på olycksplatsen undgår ansvar, även om han icke lyfter ett finger för att begränsa olyckans konsekvenser. Från trafik-säkerhetssynpunkt är det dock av största intresse att reducera trafikskadorna med åtgärder även efter trafikolyckan. Underlåtenhet därutinnan bör därför påverka bedömningen av förarens rätt att inneha körkort.

Då kommitténs nu redovisade intentioner icke har stöd i 5 § TL har kommitténs förslag till lagregel icke uttryckligen kunnat ges det innehåll kommittén önskat. I stället har föreskrivits körkortsåterkallelse då smitningsbrottet från trafiksäkerhetssynpunkt varit av allvarigare beskaffenhet. Vid bedömningen av brottets svårhetsgrad kan de av kommittén anförda omständigheterna tillmätas betydelse, vilket för övrigt torde ske redan enligt nu rådande praxis. Körkortsåterkallelse bör därför övervägas då föraren varit medveten om att allvarlig personskada uppkommit. I övrigt torde frågan i regel uppkomma då smitningsbrottet är så grovt att det förskyller frihetsstraff. Till grund för körkortsingripandet skall emellertid även enligt förslaget ligga en dom avseende ansvar för smitning. Den som stannar kvar på platsen kommer därför att undgå körkortsingripande, även om han efter olyckan förhåller sig helt passiv. Underlåtenhet att uppgiva namn och adress torde sällan innebära en ökning av trafikfaran.

Det bör i anslutning till de nu redovisade synpunkterna påpekas, att nordisk vägtrafik-kommitté i sitt reviderade förslag till vägtrafikregler, NU 1970:10, utarbetat föreskrifter om vägtrafikants åligganden vid trafikolycka. Förslagets 7 § återges här:

Vägtrafikant som med eller utan egen skuld haft del i trafikolycka skall omedelbart

stanna och i mån av förmåga lämna hjälp åt skadade samt i övrigt medverka till de åtgärder vartill olyckan skäligen föranleder. Han skall på anfordran av annan som haft del i olyckan uppgive namn och hemvist samt lämna upplysningar om händelsen.

Har skada skett på egendom och är ingen närvarande, som kan mottaga uppgifter och upplysningar, skall vägtrafikant som avses i första stycket snarast möjligt underrätta den skadelidande eller polis. Har skada skett på person och är skadan icke obetydlig, skall vägtrafikanten snarast möjligt underrätta polis.

Om fordons placering efter trafikolycka kan vara till fara eller hinder för trafiken, skall vägtrafikanten se till att fordonet omedelbart flyttas till lämplig plats. Har någon dött eller svårt skadats, får vägtrafikanten dock flytta fordon endast om dess placering är till fara för trafiken. I sådant fall får han i övrigt ej ändra förhållandena på olycksplatsen och sålunda ej utplåna spår, som kunna vara av betydelse för utredningen om olycka. Han skall även söka tillse att annan ej vidtager sådan åtgärd.

Det kan konstateras, att de föreslagna reglerna väl ansluter sig till kommitténs uppfattning om smitningsbrottet och skulle göra det lättare att åstadkomma regler om ett från trafiksäkerhetssynpunkt välmotiverat körkortsingripande.

Punkten 3

Förslaget innehåller under denna punkt en regel som föreskriver körkortsåterkallelse om körkortsinnehavare finnes skyldig till brott varigenom han vid förande av motordrivet fordon i ej ringa mån åsidosatt en för trafiksäkerheten grundläggande regel. Någon uttrycklig motsvarighet saknas i gällande rätt. De fall som avses regleras f. n. närmast av 33 § 2 mom. 4 VTF. Skillnaden kan, enkelt uttryckt, sägas ligga däri, att gällande bestämmelse utgår från trafikfarligheten hos den aktuella överträdelsen, medan förslaget riktar sig mot typfarligheten hos det slag av överträdelse varom är fråga. Tillämpningen av bestämmelsen i VTF har emellertid lett till att vissa typfall utbildats. Förslaget kan sägas innebära en kodifiering och skärpning av denna praxis. Den typ av felhandlingar som

punkten 3 omfattar regleras i 38–60 §§ VTF och i bestämmelser som är jämförbara därmed. Således faller exempelvis olovlig körning under punkten 4.

Gällande rätt. I 33 § 2 mom. 4 VTF stadgas återkallelse om föraren vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser. Denna återkallelsegrund, som närmast motsvarar såväl punkten 3 som 4 i kommitténs förslag, åberopas vid vårdslöshet i trafik som bedöms som så allvarlig att körkortsåterkallelse bör följa. I praxis har därvid vissa typfall kommit att särskilt beaktas. Dit hör t. ex. förande av fordon i uttröttat tillstånd, underlåtenhet att stanna före färd ut på huvudled, påkörning av fotgängare på övergångsställe, trafikfarliga omkörningar, förande av bristfälligt fordon och körning mot rött ljus med kollision eller fara för kollision som följd. En enstaka hastighetsöverträdelse föranleder där- emot sällan körkortsingripande.

Det bör anmärkas, att länsstyrelsen vid sin bedömning icke är bunden av domstolens straffmätning. Lika väl som en dom på tio dagsböter kan leda till körkortsåterkallelse kan en dom på 60 dagsböter resultera i varning. I allmänhet råder dock god överensstämmelse mellan bedömningarna. Det torde för återkallelse krävas att överträdelsen bedömts som vårdslöshet i trafik. En enstaka överträdelse, som beivrats med stöd av VTF:s ansvarsregler, föranleder i praxis endast sällan körkortsingripande enligt 33 § 2 mom. 4 VTF (jfr 33 § 2 mom. 3).

Tilläggsdirektiven. I tilläggsdirektiven¹ den 6 november 1970 uttalades, att kommittén borde undersöka förutsättningarna och formerna för körkortsingripanden vid vissa typer av trafiköverträdelser samt möjligheterna att omhändertaga förarens körkort omedelbart när trafiköverträdelsen har ägt rum. Som exempel på de förseelsetyper som åsyftades anfördes körning mot rött ljus, omkörning strax före eller på övergångsställe, underlåtenhet att iaktta stopplikt före färd in på huvudled och väsentligt överskridande av tillåten hastighet. Enligt departementsche-

fens mening visade sådana trafiköverträdelser, oavsett trafikfaran i det enskilda fallet, en påtaglig brist i förarens insikter om och förståelse för vad trafiksäkerheten kräver. Det uttalades vidare, att beteendet skapar osäkerhet hos andra och lätt kan leda till att den nödvändiga respekten för trafikreglerna inte kan upprätthållas.

*Kommitténs överväganden.*² Kommittén har i åtskilliga sammanhang framhållit, att det är ett trafiksäkerhetsintresse av hög angelägenhetsgrad att körkortsingripanden i anledning av trafikbrott sker så snabbt som möjligt. Det har också under arbetets gång alltmör kommit att framstå som en nödvändighet att höja respekten för de trafikregler som måste antagas ha grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. Kommitténs psykologiska experter har betonat, att om man vill påverka människornas trafikbeteende genom någon form av samhällsreaktion så är den adekvata åtgärden att anknyta reaktionen till människornas möjlighet att uppträda i trafiken (jfr 3.8.2 i den allmänna motiveringen). Ingripande bör vidare ske även om någon olycka icke inträffat till följd av överträdelsen. Det är framförallt det medvetna och uppsåtliga nonchalerandet av trafikens väsentliga regler som man bör träffa med körkortsingripande. Kommittén har erfarit att man i Oslo och München sedan flera år regelmässigt återkallar körkortet för förare som överskrider gällande hastighetsbegränsning med mer än 30 kilometer i timmen. Erfarenheterna har sagts vara goda. I Oslo menar man att denna art av grava hastighetsöverträdelser numera är sällsynt där.

Den nu redovisade bakgrunden har föranlett kommittén till överväganden som väl överensstämmer med tilläggsdirektivens. Två huvudfrågor har därvid utkristalliserat sig.

1. Finns det trafikbrott, som är lämpade för en renodlat objektiv bedömning, dvs. ett naket konstaterande att en återkallelsegrundande överträdelse ägt rum, utan beaktande

¹ Se allmänna motiveringen s. 25.

² Skiljaktig mening och särskilt yttrande i avsnitt 12 och 13 i den allmänna motiveringen.

av överträdelsens subjektiva sida eller trafikfaran i det enskilda fallet?

2. Vilka möjligheter har vi att anordna processen så att körkortsingripandet, utan eftergivande av rättssäkerheten, kan ske i omedelbar anslutning till konstaterandet att en överträdelse ägt rum?

Vid övervägandet av huruvida en renodlat *objektiv bedömning* kan accepteras fullt ut eller med någon form av inskränkning har naturligtvis det ifrågasatta ingripandets stränghet en väsentlig roll. Se närmare härom i den allmänna motiveringen (3.8.7). Frågor som sammanhänger med varaktigheten av beslutade körkortsingripanden behandlas av kommittén också i 4 kap. Det skall emellertid förutsäckas att kommittén i det nu aktuella sammanhanget förutsätter att tiden för körkortsingripandet är kort, normalt en och högst tre månader.

Vid prövningen av hur långt en objektiv bedömning kan användas måste betydelse tillmätas frekvensen av beaktansvärda subjektiva inslag vid olika förseelse typer. I vilken utsträckning kan det med andra ord förekomma att överträdelser begås uppsåtligt, antingen genom uppmärksamhet eller på grund av otillräcklig prestationsförmåga.

Det torde numera få anses utrett att trafikmiljön ofta ställer krav på trafikanten, som denne icke har möjlighet att uppfylla. Den mänskliga prestationsförmågan är otillräcklig. Kommittén har i avsnitt 1.5 och 3.6.2 i den allmänna motiveringen redovisat sin syn på detta förhållande.

Resultatet av kommitténs överväganden blir att det måste resas bärande invändningar mot en renodlat objektiv bedömning såsom grund för ett så allvarligt ingripande som körkortsåterkallelse. Trafiksignaler som icke har stöd i andra informationer till föraren kan vara svåra att upptäcka. Detta sammanhänger naturligtvis med den komplicerade trafikmiljön, där antalet skyltar växer och kraven på förarens uppmärksamhet även i övrigt är mycket stora.

Även om tanken på en renodlat objektiv bedömning således måste avvisas, är emellertid kommittén av den bestämda uppfatt-

ningen att praxis måste skärpas när det gäller körkortsingripande mot överträdelser av det typiskt sett trafikfarliga slag, som tilläggsdirektiven ger exempel på. Hastighetsöverträdelser med 25–30 kilometer i timmen eller däröver i stadskärnan innebär oftast en allvarlig riskökning. Dessa överträdelser sker i regel också helt medvetet. Andra exempel än de i tilläggsdirektiven nämnda kan vara backning eller vändning på motorväg och framförande av fordon i mörker utan att ha markerat utskjutande last.

Undantag från kravet på körkortsingripande bör emellertid kunna göras. Kommittén föreslår således icke någon inskränkning i polisens möjligheter att underlåta att avge rapport (14 § polisinstruktionen). Om det framgår, att föraren gjort vad man kan begära av honom bör reaktionen utebli. Det bör t. ex. i vissa situationer kunna beaktas att förare av tunga fordon kan ha svårt att få detta att stanna vid halt väglag. En oväntad manöver från en annan trafikant kan också ta uppmärksamheten från trafiksignal eller vägmärke. Kommittén har därför såsom förutsättning för återkallelse enligt punkten 3 angivit att föraren *i ej ringa mån* åsidosatt den grundläggande regeln. För hastighetsbestämmelsernas del innebär detta, att man icke kan fixera återkallelsepraxis till ett fast mått av överskridande. Överskridande av gällande hastighetsgräns med 25–30 kilometer i timmen måste således på en öde och rak väg i norra Sverige framstå som mindre allvarligt än samma mått av överskridande i tätbebyggt område.

Vid överträdelse av förut exemplifierade väsentliga regler bör körkortsåterkallelse följa oavsett om överträdelsen bedöms vara av förseelsekaraktär eller som vårdslöshet i trafik. Detta medför, att vissa förseelser mot vägtrafikförordningen kommer att leda till körkortsåterkallelse viss kortare tid, medan andra överträdelser, som anses innebära vårdslöshet i trafik och kanske förorsakat en trafikolycka, icke medför samma konsekvenser för körkortet. Till den senare kategorin överträdelser hör ofta t. ex. underlåtenhet att lämna företräde i gatukorsning eller bris-

tande uppmärksamhet på bakomvarande trafik i samband med vänstersväng med sammanstötning eller fara för sammanstötning som följd.

Det kan vid en jämförelse förefalla orättvist, att det formellt och med hänsyn till straffskalor lindrigaste brottet föranleder det strängaste körkortsingripandet. När kommittén ändock föreslår, att praxis skall skärpas vid exempelvis de förseelsetyper som kommittén nu angivit motiveras detta med att kommittén anser att den vid nyss angivna jämförelse uppkomna orättvisan bygger på en formell och ofullkomlig konstruktion av trafikbrotten, där värdslöshet i trafik kan omfatta beteenden av mycket skiftande svårhetsgrad. Denna ofullkomlighet får inte hindra oss att ingripa mot överträdelse av väsentliga regler där vi anser det motiverat. Kommittén vill här erinra om att kommittén i sitt första betänkande (SOU 1963:27) föreslog att straff för värdslöshet i trafik endast skulle utdömas då trafikanten i *väsentlig mån* brustit i varsamhet. Kommitténs förslag har ännu inte lett till någon lagändring, men praxis har i viss utsträckning anslutit sig till kommitténs tankegångar. Problemet torde därför inte längre vara av samma omfattning. Olägenheten av en växlande praxis kvarstår emellertid.

Det torde vara realistiskt att räkna med att den skärpning av återkallelsesystemet som punkten 3 innebär kommer att medföra ökad respekt för de grundläggande trafikreglerna och därmed färre överträdelser av dessa regler. Det torde dock vara ofrånkomligt att det blir kvar ett restklientel, som medvetet och allvarligt bryter mot reglerna. Det finns all anledning att med skärpa ingripa mot detta klientel. Det är därvid av stor vikt att den föreslagna skärpningen inte stannar på papperet, utan följs upp genom övervakning från polisens sida. Om endast undantagsfall beivras kommer systemet att upplevas som slumpbetonat och orättvist.

Beträffande den andra huvudfrågan, som rör möjligheterna att åstadkomma ett *omedelbart körkortsingripande*, är det huvudsakligen två alternativ som stått i förgrunden.

En direkt anpassning till kommitténs övriga förslag åstadkommes med tillämpning av reglerna om omhändertagande i 5 kap. De där intagna snabbhetsreglerna är avsedda att få fram ett avgörande inför domstol inom en månad från omhändertagandet. Vid de i detta sammanhang förutsatta återkallelsetiderna skulle dessutom möjligheten att använda strafföreläggande stå öppen. (Se den allmänna motiveringen 4.3.8.2 och kommitténs motiv till förslag om ändring i rättegångsbalken.) Den från såväl snabbhets- som rätts-säkerhetssynpunkt bästa lösningen skulle vara ett system med någon typ av snabbdomstolar. Även kommitténs tidigare förslag om stämmningsföreläggande kan förtjäna att aktualiseras (SOU 1963:27 s. 122). Enligt vad som inhämtats arbetar 1968 års brottmålsutredning med uppgiften att få fram ett förslag till förenklat förfarande i brottmål.

Det andra alternativet är att ta med körkortsåterkallelse i föreläggande av ordningsbot. Detta alternativ har många fördelar, däribland kanske främst att det slutliga avgörandet kommer till stånd omedelbart.

Enligt 48 kap. 13 § RB får föreläggande av ordningsbot utfärdas beträffande brott för vilket ej stadgas annat straff än böter omedelbart i penningar och ej heller normerade böter och för vilket ordningsbot fastställts av riksåklagaren. Samtliga de förseelsetyper som departementschefen pekat på i tilläggsdirektiven kan, om gärningen inte bedöms som värdslöshet i trafik, beivras genom föreläggande av ordningsbot. För bilförare utgör beloppen t. ex. 100 kronor för körning mot rött ljus, 200 kronor för omkörning strax före eller på övergångsställe, 200 kronor för underlåtenhet att stanna före infart på huvudled och 200 kronor för hastighetsöverträdelse med 16–30 kilometer i timmen.

I fråga om förfarandet med ordningsföreläggande kan vidare erinras om möjligheten att medge föraren rådrum för godkännandet (RB 48:16). Rikspolisstyrelsen har i sina anvisningar uttalat, att rådrum får lämnas om polismannen finner skäl därför föreligga, såsom då en misstänkt förklarar sig i princip godta föreläggandet men vill rådgöra med

advokat innan han undertecknar godkännandet. Rådrom bör enligt anvisningarna alltid medges då ordningsboten överstiger 100 kronor. Fristen bör normalt bestämmas till fyra dagar.

Med tillämpning av reglerna om ordningsföreläggande torde det således föreligga möjligheter att få till stånd ett från rättssäkerhetssynpunkt acceptabelt förfarande för körkortsåterkallelse i nu aktuella fall. Kommittén har emellertid stannat för att icke föreslå körkortsåterkallelse i samband med ordningsföreläggande. Skälen därför är i huvudsak följande.

Kommittén har kommit till slutsatsen att en bedömning på renodlat objektiva grunder icke kan accepteras. Den prövning av överträdelsen som därför blir erforderlig kan i mycket ringa utsträckning verkställas av polismannen på gatan. Ordningsföreläggande skulle på grund därav kanske icke kunna användas i merparten av de i och för sig kvalificerade fallen.

Körkortsingripandets allvarliga konsekvenser kommer vidare att utgöra ett starkt motiv för lagöverträdaren att vägra godkänna ett ordningsföreläggande. Sådan vägran skulle kanske bli allmän, om inte ordningsföreläggandet förenades med möjlighet för föraren att klara upp sina förhållanden på rimligt sätt. Familjer på långväga semesterresa, kanske med husvagn eller annan dyrbar utrustning, skulle knappast acceptera att man omedelbart satte stopp för deras hemfärd. Handelsresande och långtradarchaufförer, som ofta har dyrbar last, kan komma i en än värre konfliktsituation. En av de väsentliga fördelarna med ordningsföreläggandet, nämligen det omedelbara avgörandet, skulle under dessa förhållanden icke vinnas. Stor återhållsamhet måste visas med användandet av ordningsföreläggande i situationer där man mera allmänt har att räkna med invändningar och önskemål om betänketid.

Slutligen vill kommittén i detta sammanhang peka på det förhållandet att polismannen mycket sällan kan räkna med att omedelbart erhålla registeruppgifter beträffande föraren. Om ett ordningsföreläggande utfär-

das under sådana betingelser kan det kanske inte undvikas att den med föreläggandet avsedda överträdelsen måste leda till ett ännu strängare ingripande enligt reglerna för upprepad trafikbrottslighet. Föraren skulle med all sannolikhet uppleva detta som en orättfärdig dubbelbestraffning. Denna situation undvikas om man i stället använder sig av straffföreläggande, eftersom åklagaren före utfärdandet därav kan erhålla erforderliga registeruppgifter.

Punkten 4

Bestämmelsen under denna punkt är avsedd att tillsammans med bestämmelsen under punkten 3 ersätta det nu gällande stadgandet i 33 § 2 mom. 4 VTF. Även de i 2 mom. 5 upptagna fallen av olovlig körning avses emellertid falla under punkten 4.

Gällande rätt. Beträffande gällande regel och därtill knuten praxis kan i fråga om 33 § 2 mom. 4 VTF hänvisas till motiveringen under punkten 3.

Stadgandet i 33 § 2 mom. 5 VTF om körkortsåterkallelse på grund av olovlig körning blir t. ex. aktuellt, om någon, som har körkort för traktor eller motorcykel inlåter sig på att föra fordon för vilket körkortet inte gäller. Förutom återkallelse riskerar föraren då att drabbas av den i 32 § 2 mom. VTF föreskrivna tvååriga väntetiden.

Emellertid finns i 3 § TL, förutom regler om olovlig körning även bestämmelser om straff för bl. a. den som inte iakttar föreskrift som meddelats vid utfärdande av körkort eller som tillåter olovlig körning (se artikel av Körloff i Förvaltningsrättslig tidskrift 1968 s. 173). För dessa fall tillämpas i praxis VTF:s återkallelsepunkt 3 i förekommande fall (Fredrikson s. 172, som hänvisar till RRÅ 1961 ref. 47) eller VTF:s återkallelsepunkt 6 (Folkesson s. 72). I vissa fall synes förutsättningar för tillämpning av VTF:s återkallelsepunkt 4 också kunna föreligga.

Kommittéförslaget. Förslaget föreskriver, att körkortet skall återkallas om körkortsinnehavare finnes skyldig till brott varigenom han vid färd med motordrivet fordon

eljest i väsentlig mån äventyrat trafiksäkerheten. Bestämmelsen är avsedd att komplettera stadgandet under punkten 3 och att täcka de från trafiksäkerhetssynpunkt allvarliga överträdelse som icke kan hänföras till de typiskt farliga situationerna under punkten 3. Enligt förevarande punkt är det således det aktuella brottets egna trafikfarlighet som skall läggas till grund för prövningen.

Till punkten 4 kan således komma att hänföras fall där föraren kört i uttröttat tillstånd, där han allvarligt brustit i uppmärksamhet eller där han, utan att överskrida gällande hastighetsbestämmelser, kört för fort i förhållande till omständigheterna. Vidare kan i dagens praxis visas exempel på fall där alltför stor tolerans måste anses ha visats förare av bristfälliga fordon, t. ex. med odugliga bromsar. Allmänpreventiva hänsyn torde kräva, att överträdelse av nu nämnda slag i regel föranleder ovillkorlig körkortsåterkallelse. Så bör vara fallet icke endast då överträdelsen konkret inneburit stor fara eller medfört stora skador.

Även fallen av olovlig körning skall bedömas enligt punkten 4. Olovlig körning av körkortsinnehavare (t. ex. genom att innehavare av körkort för motorcykel kör bil) har ej ansetts vara ett från trafiksäkerhetssynpunkt så speciellt brott att det bör särbehandlas. Som ett ytterligare krav för att återkallelse skall ske anges f. n. i VTF, att "det ej kan anses uppenbart, att föraren ändock är att bedöma som en skötsam person". Kommittén har ej kunnat finna att det finns någon anledning att vid olovlig körning uppställa ett särskilt krav på skötsamhet. Se härom närmare under motiveringen till 1:5 och 4:5 KL.

Under redogörelsen för gällande rätt har även pekats på praxis när det gäller beivran av överträdelse av föreskrift som meddelats vid utfärdande av körkort och medhjälp till olovlig körning. Även dessa fall avses bli bedömda med stöd av punkten 4.

Eftersom återkallelsefrågan vid tillämpning av punkten 4 skall avgöras efter en ingående prövning av omständigheterna i det särskilda fallet, är det icke lämpligt att mera detaljerat

söka ange i vilka fall återkallelse skall ske. Det måste överlämnas åt rättstillämpningen att utforma det närmare innehållet. I ett avseende kan det emellertid sägas att rättsorganen i fortsättningen kommer att få bättre ledning än för närvarande. Kommittén syftar här på pricksystemet som torde komma att ge viss stadga åt återkallelsepraxis enligt punkten 4.

I jämförelse med punkten 3 avser punkten 4 en vidgad krets av trafikanter. Den stränga återkallelseregeln i punkten 3 har ansetts böra gälla endast för överträdelse som begåtts *vid förande* av motordrivet fordon, medan punkten 4 riktar sig mot alla förseelser *vid färd* med sådant fordon. Kommittén har därigenom velat uppnå att sistnämnda regel skall bli tillämplig också på exempelvis en passagerare, som under färd med motordrivet fordon gör sig skyldig till ett allvarligt trafikbrott. Det kan redan nu anmärkas, att punkten 5 innehåller en ytterligare vidgning av kretsen. Körkortsingripande på grund av upprepade trafikbrott kan också omfatta t. ex. domar rörande s. k. ägareansvar. Se närmare under punkten 5.

Kommittén vill även i detta sammanhang understryka vikten av att bedömningen av förarens överträdelse helt sker från trafiksäkerhetssynpunkt. Det är det klandervärda i förarens åtgärder som skall prövas. Detta innebär, att kommittén bestämmer tar avstånd från tendenser att beakta det s. k. objektiva överskottet. Se allmänna motiveringen 3.8.8. Detta sker oftast i samband med brottet vållande till annans död. Frågan om körkortsinnehavarens fortsatta rätt till körkortsinnehav får icke bli avhängig sådana helt utanför hans åtgöranden stående faktorer som t. ex. om föraren i den andra bilen använt bilbälte eller ej. Man måste vidare vara uppmärksam på att trafiksituationen kan ha varit så överbelastande att föraren inte haft förutsättningar att klara av den.

Kommittén vill slutligen för att belysa en allmän och ofta aktuell aspekt på bedömningsgrunderna enligt denna punkt citera ett uttalande av departementschefen 1958 (prop. 1958:69 s. 67):

Det är naturligt, att en förare, som nyligen erhållit körkort och icke hunnit förvärva någon större rutin, har lättare att råka ut för olycksfall än en van förare. De äldre och mera erfarna förarna vill nog gärna betrakta de nyblivna förarna som ett allvarligt osäkerhetsmoment och har därför lätt att resa krav på ingripanden mot dem ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Denna uppfattning saknar icke berättigande. Jag kan i detta hänseende bl. a. erinra om vad jag nyss anfört i fråga om behovet av en bättre förarutbildning. Huruvida det är lämpligt att härutöver tillgripa administrativa åtgärder med tanke blott på de nyblivna förarna, anser jag däremot tveksamt. Själva kärnpunkten i problemet, nämligen att i trafiken uppträder förare med skiftande erfarenhet och kvalifikationer i övrigt, är det icke möjligt att komma till rätta med på detta sätt. F. ö. kan den omständigheten, att en nybliven förare vållar en trafikolycka, icke i och för sig anses vara mera graverande än om detsamma händer en erfaren förare. Trafikreglerna är — och detta icke utan skäl — så stränga, att manöverfel som beror på bristande rutin i stor utsträckning bedömes som vårdslöshet i trafik. I körkortshänseende torde dylika fel hos en nybliven förare i regel böra bedömas mildt. Ett helt annat bör däremot bedömandet bli, om föraren medvetet utsatt sig för risker, som han sedan visat sig icke vara i stånd att bemästra. Om detta sistnämnda fall är för handen, bör enligt min uppfattning körkortsmyndigheten taga frågan om vederbörandes lämplighet under förnyat övervägande. Detta bör emellertid i princip gälla vare sig körkortet är av äldre eller nyare datum.

Punkten 5

Den under denna punkt intagna återkallelsegrunden ersätter 33 § 2 mom. 3. Bestämmelserna är i huvudsak likalydande. I förslaget har emellertid icke hänsynstagandet till ”trafikens intresse” medtagits. Å andra sidan har kommittén vidgat tillämpningsområdet genom att byta formuleringen ”för förare av motordrivna fordon” mot ”för den motordrivna fordonstrafiken”. Därigenom avses främst att bestämmelsen skall gälla också vissa överträdelser med s. k. ägaransvar. Jfr kungörelsen om körkortsprickar.

Gällande rätt. Det bör inledningsvis uppmärksammas, att det är överträdelse av de

för förare meddelade bestämmelserna som kan föranleda körkortsingripande. Det s. k. ägaransvar som ofta kan drabba t. ex. åkeriägare kan icke läggas till grund för återkallelse enligt VTF:s punkt 3 (RÅÅ 1961 ref. 39).

Numera är hastighetsöverträdelser den typ av förseelse som oftast registreras i körkortsregistret och föranleder ingripande enligt VTF:s punkt 3. Andra grupper som förekommer ofta är överlast, underlåten stoppplikt och de fall av vårdslöshet i trafik som icke faller under VTF:s punkt 4.

Antalet överträdelser som i praxis anses böra motivera körkortsåterkallelse kan variera. Det torde emellertid vara vanligt, att tre överträdelser av icke alltför enkel beskaffenhet anses tillräckligt. Variationerna är dock många. Varning meddelas ofta. År 1969 uppgick återkallelsefallen enligt VTF:s punkt 3 till några hundra. Antalet varningar var mer än 3 000.

Kommittéförslaget. Som framgått av den allmänna motiveringen har kommittén funnit att nuvarande lagstiftning och rättstillämpning ser alldeles för mildt på den som upprepar trafikbrott (3.5.3). Det finns anledning antaga, att vi bland dessa trafikanter finner de verkligt trafikfarliga förarna. Detta synsätt återspeglas emellertid inte i nuvarande praxis. Från dessa utgångspunkter kunde det ha varit motiverat att radikalt omarbета nuvarande lagtext. Genom kombinationen med pricksystemet anser emellertid kommittén, att den nödvändiga effektiviteten i systemet skall uppnås utan omskrivning av gällande formulering.

Punkten 5 överensstämmer med gällande rätt, utom i det avseendet att enligt kommitténs förslag trafiksäkerhetssynpunkterna skall skjutas i förgrunden. Enligt gällande rätt kan återkallelse ske även på grund av överträdelse av bestämmelser som meddelats i trafikens intresse. Det har inneburit att körkortsåterkallelse kunnat beslutas för förseelser, som är betydelselösa från trafiksäkerhetssynpunkt, t. ex. skatte- och registreringsförseelser (jfr RÅÅ 1959 K 195).

Andra stycket

I andra stycket av 1 § har upptagits en specialregel som ger rätten möjlighet att underlåta återkallelse vid vissa former av trafiknykterhetsbrott. Kommittén har redan betonat, att trafiknykterhetsbrotten från trafiksäkerhetssynpunkt är att bedöma som allvarliga. De måste därför också mötas med stränga reaktioner. Denna inställning får dock inte leda till beslut som är stötande för rättskänslan eller som utmanar allmänna opinionen. Sådana beslut nedsätter respekten för trafikreglerna och får därigenom en negativ effekt på trafiksäkerheten. Ingripanden av det senare slaget har förekommit. Korta körningar för att köra en bil in i garaget eller för att flytta den så att den icke skall hindra andra fordon har i vissa enskilda situationer lett till konsekvenser som icke kan anses stå i rimlig proportion till brottets farlighetsgrad. Undantagsregeln i andra stycket vill ge rätten möjlighet att underlåta körkortsåterkallelse i dylika fall.

Typiskt för den form av körning som kommittén vill ge möjlighet att undantaga från återkallelse är att den icke avser persontransport, utan endast en kort flyttning av fordonet. Sådana körningar kan, förutom på gårdar och parkeringsplatser, äga rum på garageinfart, åker el. dyl. Däremot bör körning på väg i princip inte hänföras till denna kategori. Den som under straffbar alkoholpåverkan flyttar sin bil till andra sidan gatan på grund av reglerna om datumparkering bör således icke undgå åtgärd i körkortshänseende.

Såsom en viktig förutsättning för tillämpning av undantagsregeln har angivits att risken för trafikolycka skall ha varit obetydlig. Huruvida denna förutsättning är uppfylld får bedömas med hänsyn till samtliga omständigheter i samband med körningen. Enligt vårt sätt att se på trafiknykterhetsbrotten föreligger det regelmässigt en förhöjd olycksrisk när föraren är alkoholpåverkad. I särskilda situationer kan emellertid risken bedömas vara obetydlig. Så kan exempelvis vara fallet om alkoholhalten varit låg eller om annan trafik inte förekommit. På en

gårdsplan med lekande barn måste å andra sidan risken för en olycka bedömas som stor, även vid en mycket kort körning.

Tredje stycket

I tredje stycket har utländska domar behandlats. Körkortsfrågan skall i dessa fall handläggas som särskilt brottmålsärendet.

2 §

I denna paragraf anges förutsättningarna för villkorlig körkortsåterkallelse. I princip kan — med de undantag som anges — sådant beslut meddelas i samtliga fall, där enligt 1 § förutsättningar för körkortsåterkallelse föreligger.

Såsom kommittén framhållit i sin allmänna motivering är det av största vikt att reglerna ger tillfälle till nyansering och anpassning till vad som i varje särskilt fall kan anses vara mest ändamålsenligt för att påverka trafikanten i en positiv riktning. Kommitténs förslag om villkorlig körkortsåterkallelse skall ses mot den bakgrunden.

Enligt kommitténs uppfattning har villkorlig återkallelse förutsättningar att åstadkomma ett bättre psykologiskt och pedagogiskt resultat än varning. Villkorlig återkallelse bör emellertid kunna användas inte enbart i situationer, där man nu ger varning, utan också i fall som i dag leder till körkortsåterkallelse. Villkorlig återkallelse är avsedd att användas då det enligt de nya reglerna föreligger körkortsåterkallelsegrund. Innan förarens belastning hunnit därhän, sker försöken att påverka honom inom ramen för pricksystemet.

Såsom grundförutsättning för villkorlig återkallelse har satts att det skall föreligga anledning antaga att föraren, utan beslut om ovillkorlig körkortsåterkallelse, kommer att i fortsättningen vinnlägga sig om att följa trafikens regler. Det allmänna skötsamhetsrekvisit som gäller för villkorlig dom kan sägas ha överförts till trafikbeteendet.

Rätten skall alltså göra en prognos beträffande föraren. Man har därvid att utgå från omständigheterna kring det aktuella brottet

och dettas karaktär eller svårhetsgrad samt vad man i övrigt vet om föraren. Den omständigheten att vederbörande är yrkeschaufför eller eljest i starkt behov av körkort kan därvid tillmätas betydelse. På grund av sitt starka beroende av körkortet har yrkeschauffören nämligen en extra press på sig, vilket kan påverka prognosen. Anmärkningsfritt och långvarigt körkortsinnehav talar också till förarens förmån när det gäller villkorlig återkallelse. I mål om körkortsåterkallelse på grund av upprepade förseelser kan föraren å andra sidan ha svårare att göra gällande att han i framtiden avser att sköta sig. Då de enskilda förseelserna här kan vara av mindre allvarlig beskaffenhet kan dock villkorlig återkallelse ofta vara tillräcklig som medel för att förhindra att föraren återfaller i trafikbrott.

Kommittén har övervägt huruvida det eventuella körkortsingripandets varaktighet skall anges i beslut om villkorlig körkortsåterkallelse. Övervägande skäl talar enligt kommitténs uppfattning för att någon tid ej bör utsättas. Därest anledning till undanröjande av den villkorliga återkallelsen uppkommer, torde det vara lämpligast att frågan om ingripandets varaktighet kan prövas förutsättningslöst.

Vidare finns det anledning antaga, att den vanligaste anledningen till förverkande av den villkorliga återkallelsen kommer att bli att den dömde begått nya trafikbrott. I denna situation måste alltid frågan om tiden för körkortsingripandet tas upp på nytt. Det är då en fördel att ej vara bunden av en tidsangivelse som angetts i en dom, vilken meddelats kanske flera år tidigare.

Genom att tid ej utsätts i beslut om villkorlig körkortsåterkallelse kommer den dömde ej att få ett mera exakt besked om de konsekvenser en underlåtenhet att följa föreskrifterna i den villkorliga återkallelsen kommer att få. Det bör därför tillses att den dömde skriftligen och, om det är möjligt, jämväl muntligen underrättas om de följder en sådan underlåtenhet kan få.

Vissa trafikbrott är redan genom sin svårhetsgrad sådana att villkorlig körkortsåter-

kallelse ej bör få meddelas. Grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri har i likhet med vad som gäller enligt VTF uttryckligen angetts som fall där ovillkorlig återkallelse alltid skall följa.

I några fall har undantag gjort från obligatorieregeln. Till skillnad från gällande rätt är ovillkorlig återkallelse ej obligatorisk om brottet begåtts innan den tilltalade förvärvat det gällande körkortet eller om brottet bestått i anstiftan eller medhjälp till grov vårdslöshet i trafik eller till rattfylleri. Denna undantagsregel har tagits in för att undvika för rättskänslan stötande resultat i fall där t. ex. brottet begåtts långt innan den tilltalade förvärvat körkort eller den tilltalades medverkan varit obetydlig. (Jfr JO 1959 sid. 338.)

I andra stycket av 2 § anges vidare att villkorlig körkortsåterkallelse icke får medges när eljest den allmänna respekten för trafikens regler påkallar återkallelse. Till denna kategori kan föras allvarligare fall av rattonykterhet. Om den tilltalade haft mer än 1,2 promille — en gräns vid vilken olämplighet för föraruppgiften alltid kan anses föreligga — bör således villkorlig återkallelse endast undantagsvis förekomma. Vidare syftar regeln på dem som återfaller i allvariga trafikbrott, vilket kan visa en nonchalans mot trafikreglerna, som gör det nödvändigt att tillgripa återkallelse. I kommentaren till 1 § 3 har kommittén också uttryckt uppfattningen att allmänpreventiva hänsyn kräver att den som bryter mot regler som är grundläggande för trafiksäkerheten icke bör beviljas villkorlig körkortsåterkallelse.

3 §

I vissa fall där villkorlig körkortsåterkallelse bedöms som den från trafiksäkerhetssynpunkt lämpligaste formen av samhällsinsripping kan det finnas anledning att understryka allvaret i ingripandet genom ett förbud för körkortsinnehavaren att föra motorfordon eller traktor under viss tid. En bestämmelse härom har tagits in i 3 §, där tiden också angivits till minst en månad och högst två månader.

Kommittén ser kombinationen av ett kort

förfarförbud och en längre tids uppföljning av körkortsinnehavarens trafikbeteende som en mycket effektiv trafiksäkerhetsåtgärd. Det korta ingripandet medför att de icke önskvärda sociala konsekvenserna av ingripandet kan undvikas eller minskas. För den enskilde innebär även ett kortare förbud att föra körkortspliktigt fordon en allvarlig erinran om vikten av att följa trafiksamhällets regelsystem.

Därtill kommer att den villkorliga återkallelsen ger en möjlighet att sätta in rehabiliteringsåtgärder innan körkortsinnehavaren nått ett stadium där han antingen måste bedömas som trafikfarlig eller också allmänpreventiva skäl gör det nödvändigt att under en längre period utesluta honom från deltagande i trafiken.

Ett förfarförbud kan vara motiverat av såväl individualpreventiva som allmänpreventiva skäl. Det kan sägas utgöra del i en reaktionsform på skalan mellan villkorlig och ovillkorlig körkortsåterkallelse. Reaktionsformen torde kunna passa vid vissa former av rattonykterhet, t. ex. där alkoholhalten hos föraren varit uppemot 1,2 promille. Det skall dock betonas, att inte enbart alkoholhalten utan också andra omständigheter måste tillmätas betydelse.

Kommittén har inte ansett det lämpligt att närmare än vad som nu skett precisera de fall där denna form av villkorlig återkallelse bör användas. Liksom i fråga om andra former av samhällsingripande bör de praktiska erfarenheterna användas för modifieringar i rättspraxis.

Den som meddelats förbud enligt 3 § är icke berättigad att föra körkortspliktigt fordon. Den som bryter däremot gör sig skyldig till olovlig körning (4 § första stycket TL). Erinran härom har icke ansetts nödvändig i lagtexten.

Eftersom den för vilken förfarförbud beslutats trots detta innehar körkort, måste från övervakningssynpunkt särskilda krav ställas på informationen om dessa beslut. Körkortet bör tas om hand under tiden för verkställigheten av beslutet. Kontrollmöjligheterna blir eljest mycket små. En regel som

ålägger föraren att överlämna körkortet har intagits i 6:17.

4 §

De närmare reglerna om villkorlig körkortsåterkallelse ges i 4–8 §§. I 4 § första stycket säges att prøvotiden skall vara två år. Den kan dock enligt 7 § förlängas till tre år. Uttrycket prøvotid anges här för att ange den tid under vilken den villkorliga återkallelsen består.

I andra stycket anges att prøvotiden börjar löpa från det beslutet i körkortsfrågan vinner laga kraft mot den dömde. I körkortsinnehavarens intresse föreslås i samband därmed möjlighet för honom att förklara sig nöjd med beslutet i återkallelsefrågan (6:13). Nöjdförklaring enligt BrB 38:1 omfattar icke särskild rättsverkan av brott.

Pågående departementsarbete kan föranleda en justering av förslaget i denna del. Se stencil Ds Ju 1971:22 s. 9–11.

5 §

Utredningsmaterialet kan utvisa, att det för att minska risken för återfall kan vara lämpligt att sätta in särskilda rehabiliteringsåtgärder, t. ex. vård i anledning av alkoholbesvär. Rätten bör då kunna förordna om sådan vård i samband med villkorlig återkallelse. Om man på detta sätt kan ge det totala samhällsingripandet en bättre körkortsanknytning än för närvarande torde förarens möjligheter till rehabilitering öka. Detta samband har framhållits också av trafiknykterhetsbrottskommittén (SOU 1970:61 s. 245). En annan åtgärd kan vara att föraren får genomgå någon kurs. Jfr regeln i 4:12, som ger möjlighet att få körkort innan tiden för körkortsspärren gått ut, och det av Dureman m. fl. anförda exemplet i SOU 1972:72 s. 166–168. Det torde kunna ses som lockande för föraren att frivilligt delta i vårdarbetet, därigenom att ett sådant deltagande ökar hans möjligheter att få en positiv prognos och således också att behålla körkortet. Till grund för valet av åtgärd skall ligga en utredning om vederbörande förare.

Uppmärksammas bör att det i vissa fall kan ges förordnande om likartad vård inom ramen för det allmänna påföljdssystemet. Det måste därför ses som en väsentlig fördel att allmän domstol handlägger både påföljds- och körkortsfrågan. Det bör genom kontakter med andra berörda organ tillses att dubbelarbete eller konfliktsituationer ej uppkommer. Har trafikbrottet varit så allvarligt att skyddstillsyn anordnats (t. ex. för rattfylleri), torde på grund av trafikbrottets svårhetsgrad i allmänhet inte förutsättningar för villkorlig körkortsåterkallelse föreligga. I dessa fall behöver man alltså inte befara en kollision mellan den allmänna brottspåföljden och körkortsingripandet.

Beslut enligt 3:5 kan meddelas under hela prövotiden. Jfr 3:7, för vars tillämpning förutsetts, att föraren misskött sig i något avseende.

6 §

Trafikkonsumenten kommer oftast att vara den som har direkt kontakt med föraren. Han skall kalla föraren till samtal och, om så är påkallat, försöka förmå honom att frivilligt genomgå trafik kurs. Det är därför lämpligt att han också kontrollerar att föraren fullgör sina åligganden samt underrättar åklagaren om så inte är fallet.

Det bör anmärkas, att den som meddelats villkorlig körkortsåterkallelse står utanför pricksystemet. Se härom 10 § andra stycket i förslaget till kungörelse om körkortsprickor och specialmotiveringen därtill. Kungl. Maj:t bör därför utfärda anvisningar om underrättelse till trafik konsumenten beträffande brott under prövotiden.

7-8 §§

I dessa paragrafer har kommittén tagit upp reglerna om rättens åtgärder under prövotiden för villkorlig körkortsåterkallelse. Systematiken överensstämmer med vad som gäller i fråga om villkorlig dom och skyddstillsyn. När det gäller villkorlig körkortsåterkallelse har emellertid kommittén föreslagit gemensamma regler för det fall att körkortsinnehavaren brister i sina åligganden och gör sig

skyldig till nytt trafikbrott eller finnes ha gjort sig skyldig till sådant brott före beslutet om villkorlig återkallelse.

Rätten har att i valet mellan de olika åtgärderna söka finna den som är bäst ägnad att förmå föraren att bättra sitt beteende i trafiken. Här som eljest torde en stegring i intensiteten hos reaktionen bli nödvändig, om tidigare åtgärder visat sig resultatlösa.

Kommittén vill betona, att det icke är nödvändigt att låta varje trafikbrott leda till åtgärd enligt 7 §. Enstaka smärre överträdelser, som kan bedömas vara av engångsnatur, bör kunna passera. På samma sätt förhåller det sig med åtgärd enligt 8 §. Om ett trafikbrott, som förövats före beslutet om villkorlig återkallelse, därefter skulle beivras genom ordningsföreläggande, kan således åklagaren, om brottet icke finnes föranleda till någon ändring i fråga om den villkorliga återkallelsen, kunna underlåta att ställa frågan under rättens prövning. I dessa senare fall synes varningsmöjligheten eller möjligheten att förlänga prövotiden böra komma till användning endast undantagsvis.

Därest brott som begåtts under prövotiden är av allvarligare natur kan rätten finna anledning att vidtaga flera av de i 7 § angivna åtgärderna. Det bör således vara möjligt att både besluta om förbud enligt 3 § och förlänga prövotiden.

Därest körkortsinnehavaren gör sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik eller rattfylleri skall den villkorliga återkallelsen undanröjas, om ej undantagsregeln i 3:1 andra stycket är tillämplig. Den villkorliga körkortsåterkallelsen har då icke längre någon funktion att fylla.

4 kap. Körkortsspär

Förslaget innehåller i detta kapitel tre betydelsefulla nyheter i förhållande till gällande rätt. På skäl som redovisas under 1 § har kommittén funnit det mest ändamålsenligt att domstolen omedelbart i återkallelsebeslutet utsätter den tid som brottet skall utestänga föraren från rätten att inneha körkort. Kommittén har vidare ansett det vara

av värde om en sådan tidsbestämning meddelas även om föraren inte har något körkort, som kan återkallas. Regler därom har intagits i 5 §. Såsom gemensam benämning på det som för närvarande brukar kallas återkallelsetid eller väntetid föreslår kommittén termen körkortsspärr (jfr det norska sperrefrist). En viktig nyhet finns dessutom i 6 §, som ger rätten möjlighet att beakta körkortsspärrs konsekvenser när påföljd för brottet bestäms.

I fråga om körkortsspärrs längd föreslår kommittén att den nedre gränsen sänkes till en månad. Den är för närvarande tre månader. Kommittén menar också att spärtiderna allmänt sett bör kunna bestämmas kortare än vad som sker enligt nuvarande praxis.

Kommittén har övervägt att införa en möjlighet att komplettera körkortsspärren med ett förbud att föra icke körkortspliktiga motordrivna fordon. Till den kategorin hör traktor under vissa förutsättningar, motorredskap och moped. Det är lätt att ge exempel på fall, där ett sådant förbud skulle kunna anses motiverat.

Det har påtalats som stötande, att en person som gång på gång gör sig skyldig till rattfylleri vid mopedkörning icke kan meddelas förbud att föra moped en viss tid. Samma kan sägas vara förhållandet med den som upprepade gånger gör sådana ingrepp i en mopedmotor att mopeden förvandlas till lätt motorcykel. Vidare kan det vara ägnat att väcka förvåning att en person, som på grund av rattfylleri med en skoter fått körkortet återkallat, tillåtes att i citytrafik framföra t. ex. en mobilkran, kanske vägan- de 40 ton.

I Norge kompletteras regelmässigt ett beslut om körkortsindragning med förbud att föra moped.

Kommittén har emellertid avvisat tanken på ett på brottslig handling grundat förbud att föra icke körkortspliktigt motordrivet fordon.

Kommittén har under rubriken till 2 kap. behandlat frågan om förbud att vid bristande medicinska förutsättningar föra t. ex. moped. Kommittén har med hänsyn till bl. a.

kontrollsvårigheterna avvisat denna tanke. Kommittén har inte blivit övertygad om att problemet från trafiksäkerhetssynpunkt är av den omfattningen att ett förbudsinstitut är motiverat. Frågan om körkortsplikt för motorredskap behandlas av motorredskapsutredningen.

Förutom redan nämnda nyheter innehåller 4 kap. bl. a. förslag om att den som efter körkortsåterkallelse meddelats en körkortsspärr om högst sex månader skall återfå sin behörighet utan att behöva genomgå ett helt nytt förarprov (10 §), att rätten, om särskilda skäl föreligger, skall kunna nedsätta tiden för körkortsspärr (11 §) och att länsstyrelse i viss utsträckning skall kunna utfärda körkort för den som genomgått särskild trafikutbildning utan hinder av körkortsspärr (12 §).

Härutöver innehåller 4 kap. regler om sammanträffande av trafikbrottslighet och om sättet att beräkna tiden för körkortsspärren.

1 §

I 1 § föreskrives att rätten, när den meddelar beslut om ovillkorlig körkortsåterkallelse också skall bestämma tiden för en körkortsspärr.

Gällande rätt. Fram till den 1 juli 1958 föreskrevs i 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen att länsstyrelsen vid återkallelse av körkort på skäl, som angavs i samma moment, skulle bestämma viss tid, efter vars utgång föraren efter ansökan ånyo kunde erhålla körkort. Bestämmelserna ändrades efter förslag väckt av 1953 års trafiksäkerhetsutredning som i denna del anförde (SOU 1957:18 s. 346 f):

I regel är det icke möjligt, att redan vid tiden för återkallelsebeslutet förutsäga, hurvida en förare, vars körkort återkallats, över huvud taget någonsin kommer att utvecklas till en lämplig motorförare, och inte heller är det möjligt att säga, under hur lång tid hans olämplighet kommer att bestå. — I vissa fall talar presumtionen mycket starkt för att hans farlighet har ett direkt samband med hans allmänna karaktär och att den därför är av en mera bestående natur. Detta synes i regel vara fallet, om föraren visat en så höggradigt nonchalant inställning till trafik-

säkerhetens mest elementära krav, att han satt sig att köra bil i spritpåverkat tillstånd, eller om han genom ett hänsynslöst körsätt satt andra människors säkerhet i allvarlig fara, eller om han med vetskap eller misstanke om att han påkört och skadat en person "smitit" från olycksplatsen eller om han genom upprepade flagranta överträdelser visat likgiltighet för nödvändigheten av att ställa sig trafikens regler till efterrättelse. Detsamma kan sägas gälla även i andra fall av konstaterad olämplighet, såsom då en person genom andra brott än trafikbrott ådagalagt stor brist på hänsyn till andra eller det uppdagas att han icke är pålitlig i nykterhetsavseende. Att, såsom nu sker, mer eller mindre automatiskt ge sådana förare tillbaka deras körkort, sedan några månader förflutit, är – vilket utredningen tidigare framhållit – ett grundläggande fel i vår körkortspolitik och helt oförenligt med uppfattningen om körkortsåterkallelsen såsom ett skydd för allmänheten mot de påtagligt farliga förarna.

Utredningen föreslår därför – och detta framstår för utredningen såsom ett av de angelägnaste av de förslag, som utredningen framlägger i detta betänkande – att någon återkallelsetid icke utsättes i beslut, varigenom körkort återkallas. Tankegången är alltså den, att körkortsmyndighetens uppmärksamhet uteslutande skall vara inriktad på spörsmålet, huruvida vederbörande är olämplig som motorförare eller icke. Om så befinnes vara fallet, skall körkortet återkallas och därmed är förfarandet avslutat. Frågan om vederbörande framdeles skall kunna erhålla nytt körkort är ett spörsmål, som icke alls skall bli föremål för behandling i återkallelseärendet. – Detta skall dock icke innebära en återkallelse för alltid. Antar man principen om att körkortsåterkallelsen är en skyddsåtgärd mot den farlighet, som vissa förare representera, följer nämligen därav att föraren icke skall vara fråntagen sitt körkort under längre tid än hans farlighet består. Det vore därför icke motiverat, om man för alltid utestängde föraren från möjligheten att ånyo erhålla rätt att föra motorfordon. På grund av tilltagande levnadsålder, ändrade levnadsvanor eller av annan anledning kan en person utvecklas i sådan riktning, att körkortsmyndigheten ånyo vinner tilltro till honom som motorförare.

Departementschefen anförde i prop (1958:69 s. 96 f):

Vad härefter beträffar villkoren för återfående av återkallat körkort och om utfär-

dande av nytt körkort i stället för återkallat sådant ansluter jag mig till utredningen i det hänseendet, att denna fråga i princip bör bero på helt ny lämplighetsprövning från körkortsmyndighetens sida och att prövningen icke sällan bör utfalla så, att vederbörande ej anförtros körkort. Någon bestämd återkallelsetid bör därför icke upptagas i beslut, varigenom körkort återkallas. I stället bör i själva författningen upptagas viss minimetid, före vars utgång föraren icke skall kunna få nytt körkort utfärdat.

Andra lagutskottet (utlåtande 1958:20) anslöt sig i princip till kravet på helt ny lämplighetsprövning för den som efter återkallelse önskade erhålla nytt körkort.

Riksdagen biföll förslaget till nya regler, vilka, som nämnts, trädde i kraft den 1 juli 1958.

Det av 1967 års trafiknykterhetskommitté framlagda förslaget (SOU 1963:72) innebar att återkallelsefrågor i anledning av brott (utom fylleri) skulle handläggas av domstol. Man föreslog också att bestämmandet av förlusttiden, som i viss utsträckning var att se som en straffmättningsfråga, skulle ske i samband med återkallelsebeslutet. Därigenom kunde en viss ömsesidig påverkan mellan den egentliga straffmätningen och bestämningen av minsta förlusttid komma till stånd.

De flesta remissorgan som behandlade ämnet var kritiska och några som man tyckte oklara punkter framhölls. Dit hörde framför allt frågan om körkortsmyndigheten skulle vara bunden av den tid domstolen fastställt, i vilket fall lämplighetsprövningen blev illusorisk. En länsstyrelse menade att det genom 1958 års lagändring införda systemet var ett stort framsteg från trafiksäkerhetssynpunkt. Motormännens riksförbund påpekade å andra sidan det otillfredsställande i att körkort efter återkallelse på grund av rattfylleri utfärdas först två år efter gärningen trots att minsta förlusttiden anges till ett år.

Kommitténs överväganden. Kommittén har vid sina besök hos olika länsstyrelser allmänt mött uppfattningen att det skulle vara mera ändamålsenligt om man, såsom fallet var före den 1 juli 1958, omedelbart

vid återkallelsen bestämde den tid, efter vilken körkort kunde beviljas föraren. I flertalet fall kan man även i dag redan vid återkallelsebeslutet förutsäga när en person, som t. ex. fått sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri, kan få lämplighetsintyg.

Om inte något nytt brott inträffar är återkallelsetiden genom praxis redan bestämd i relation till det begångna brottet. Denna tid känner dock körkorts innehavaren i allmänhet inte till. Han har endast under rättats om den lagfästa minimitiden och tror därför ofta att han med framgång kan ansöka om körkort efter minimitidens utgång. Det gällande systemet ger således mycket dålig information till den det drabbas. Detta intryck förstärks dessutom av att det ibland förekommit att polismyndighet för att avge lämplighetsintyg krävt en rehabiliteringstid som varit längre än den länsstyrelsens avsett att tillämpa.

Från en länsstyrelse har uppgivits att återfall i brottslighet förekom endast i omkring 30 procent av återkallelsefallen. I övriga fall var det samma förhållanden som avgjorde körkortsfrågan vid tiden för körkortsåterkallelsen och vid den senare tidpunkt, när körkortsansökan gavs in. I 70 procent av körkortsåterkallelseärendena skulle således återkallelsetiden utan olägenhet kunna ha bestämts i samband med återkallelsebeslutet.

Det torde oftast, i synnerhet om återkallelsetiden varit förhållandevis kort, vara nästan omöjligt att avgöra om vederbörande förvandlats från en trafikfarlig till en trafiksaker förare. Erfarenheten har visat, att det inte finns resurser att efter återkallelsetiden bedöma varje körkortssökande individuellt för att avgöra om han är lämplig att föra motorfordon. Framgår det av utredningen (i stort sett registerslagning), att ytterligare brott e. dyl. inte inträffat under återkallelsetiden, vilken är bestämd genom praxis, erhåller vederbörande lämplighetsintyg. Kommittén har i den allmänna motiveringen uttryckt de svårigheter man möter då man vill ta ställning till en förarens personliga lämplighet (2.7).

I 6 § har vidare föreslagits en regel om att körkortsspärrens konsekvenser skall kunna beaktas vid påföljdsbestämningen. Detta kan knappast ske om inte domstolen får ta ställning till hur länge föraren skall sakna körkort. En samlad bedömning med omedelbar information måste från brottspreventiv synpunkt ses som en effektivare åtgärd än vad vårt nuvarande system tillhandahåller.

En tillbakagång till den äldre principen att bestämma tiden genast kommer att innebära en bättre överensstämmelse med vad som gäller i andra länder. Där är det nu rådande svenska systemet sällsynt. Enda för kommittén kända exempel är Belgien. Se Europarådets resolution I.2.1 och kommentaren till denna bestämmelse (avsnitt 7.1 och 7.2 i detta betänkande).

Kommittén har således funnit övertygande skäl tala för att domstolen i återkallelsebeslutet skall bestämma hur lång tid det behandlade brottet skall utestänga föraren från behörigheten att föra körkortspliktigt fordon, dvs. utgöra en körkortspärr. I beslutet kommer inte att anges under vilka förutsättningar föraren kan återfå sin behörighet. Det kan ske dels efter en fullständig prövning och dels genom att körkortet återlämnas (4:10).

Paragrafen anger också de marginaler inom vilka tiden för körkortsspärren skall bestämmas. De föreslagna gränserna, en månad och fem år, är nästan desamma som VTF innehöll fram till den 1 juli 1958. Minimitiden var dock även då liksom f. n. tre månader. Maximitiden om fem år är avsedd att gälla även vid återfall och därav föranledd ny körkortsåterkallelse.

Kommittén har icke funnit det påkallat att ge möjlighet att bestämma körkortspärr för längre tid än fem år. Återkallelse på grund av trafikbrott har en påföljdsbetonad karaktär och en på annat sätt manifesterad olämplighet torde uppenbaras vid det nya körkortsprov som föraren skall genomgå, om han efter tidens utgång ansöker om nytt körkort. Detta prov blir enligt kommitténs förslag mera ingående än det normala förarprovet. Jfr avsnitt 2.6 i den allmänna moti-

veringen.

Kommittén har övervägt möjligheten att besluta om återkallelse för förarens återstående livstid. Allmänpreventiva skäl skulle motivera ett sådant beslut. Det tillämpas i bl. a. Danmark, Norge och Västtyskland. I Norge meddelas beslut om återkallelse för alltid om en förare återfaller i rattfylleri. Kommittén vill emellertid inte förorda en sådan regel. Erfarenheterna från de nämnda länderna visar, att en regel om återkallelse på livstid är för sträng och för summarisk för att strikt kunna användas efter sin ordalydelse. Den fordrar möjligheter till undantag. I Danmark innebär regeln således att ny körkortsansökan upptages till prövning efter 12–15 år och i Norge efter fem år. Från allmänpreventiv synpunkt torde återkallelse på livstid under sådana förhållanden icke kunna tillmätas nämnvärt större betydelse än de möjligheter kommitténs förslag erbjuder. Från individualpreventiv synpunkt skulle återkallelse på livstid kunna innebära svårartade konsekvenser.

Enligt gällande praxis får en förare, som fått sitt körkort återkallat för t. ex. rattfylleri, regelmässigt vänta längre för att få trafikort än för att få vanligt körkort. Kommittén har dock ej funnit anledning att föreslå en differentiering av körkortsspärren med hänsyn till de olika körkortsklasserna. En sådan regel skulle med nödvändighet få bygga på schabloner, såsom är fallet i dag, vilket kommittén finner olämpligt. Det måste vidare erinras om att den som vill ha ett körkort av mera kvalificerat slag måste genomgå en mer omfattande utbildning och ett utförligare förarprov. Något bärande skäl för att han, om körkortet återkallas, skall få vidkännas en längre spärri för det kvalificerade kortet finns knappast. Redan det förhållandet att han ofta mister möjligheten att i full utsträckning utöva sitt yrke medför att körkortsåterkallelsen har en allvarigare effekt för honom än för genomsnittsföraren. Kommittén har ej heller ansett det motiverat att föreslå speciella undantagsregler för rätten att köra traktor. Sociala hänsyn, t. ex. förarens möjlighet till försörjning, skulle kunna

motivera sådana regler. I detta hänseende torde emellertid den ganska vittgående möjligheten att föra traktor utan körkortsbehovighet vara tillfyllest.

Den tid domstolen utsätter är att se som en bestämd tid. Det brott som föranlett körkortsåterkallelsen får icke i och för sig hindra att föraren efter spärrens utgång beviljas nytt körkort. Ett avslag måste grundas på något annat än brottet. Av utredningen i ett rattfyllerimål kan exempelvis framgå, att föraren är gravt alkoholiserad. Skulle länsstyrelse vid prövningen av en körkortsansökan finna, att frågan om körkorts-spärr icke avgjorts efter ett trafikbrott, kan länsstyrelsen hänvända sig till åklagaren (13 §). Kommittén har i kommentaren till 2:1 belyst samordningen mellan allmän domstol och förvaltningsdomstol.

I andra stycket anges, att tiden skall räknas från den dag rätten att föra körkortspliktigt fordon fräntogs föraren. Detta är i förhållande till gällande rätt formellt ingen nyhet, jfr 33 § 5 mom. VTF. Den legala spärren för fylleri och olovlig körning i 32 § 2 mom. VTF räknas emellertid från förseelsens begående. På samma sätt brukar den av länsstyrelserna och regeringsrätten i praxis tillämpade tvåårsspärren efter ett rattfylleri räknas från dagen för brottets begående. Detta gynnar den, vars brott blir avslöjat på ett sent stadium. Genom att den definitiva körkortsspärren bestämmes omedelbart och sättet för tidens beräkning blir enhetligt försvinner den skillnaden. I praktiken åstadkommes därigenom en väsentlig förbättring från såväl rättvise- som rättssäkerhetssynpunkt.

Bestämmelsen innebär att, liksom för närvarande, tiden för omhändertagandet ingår i den slutligt bestämda tiden för körkortsspärren. När det gäller den som inte innehar körkort kommer tiden att räknas från dagen för beslutet om körkortsspärr (6:16).

2 §

I 2 § har intagits vissa regler om minimitider.

Gällande rätt. I fråga om återkallelsetider-

na märks att gällande rätt endast innehåller minimitider. Vid återkallelse på grund av grov vårdslöshet i trafik är minimitiden två år, vid andra återkallelsegrunder ett år. Vid synnerliga skäl kan tiden vid grov vårdslöshet i trafik nedsättas till lägst ett år och i övriga fall till lägst tre månader. Det är endast i sistnämnda fall, då tiden nedsättes under vad som i allmänhet gäller, som man utsätter tid i återkallelsebeslutet. Den utsatta tiden är då också att anse som en bestämd tid i den meningen att länsstyrelsen uttalat, att föraren efter tidens utgång kan ansöka om nytt körkort utan att det brott som föranlett återkallelsen återopas som grund för att anse honom olämplig att föra motorfordon.

De allmänna minimitiderna, två år och ett år, är minimitider på det sätt 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslog. I praxis har emellertid, såsom förut konstaterats, vissa längre tider kommit att fixeras. Efter återkallelse på grund av rattfylleri är således väntetiden i regel 2–2 1/2 år och vid rattonykterhet 1 1/2–2 år. Efter fylleri och olovlig körning är väntetiden i allmänhet minst två år, vilket motiveras av att detta enligt 32 § 2 mom. VTF är den lagstadgade väntetiden för den som registrerats skyldig till dessa brott när han första gången ansöker om körkort.

Såsom exempel på omständigheter som kan motivera nedsättning av tiden kan nämnas tidigare skötsamhet, försörjningsplikt och behov av körkort i arbetet eller för att färdas till och från arbetet.

I flera typfall av vårdslöshet i trafik har länsstyrelserna i sin praxis kommit att tillämpa sex månaders återkallelse. Exempel på sådana typfall, som kan vara olika vid varje länsstyrelse, är att föraren kört i uttröttat tillstånd, ej iakttagit stoppliket före färd ut på huvudled, kört på fotgängare på övergångsställe, kört mot rött ljus och framkallat fara för trafikolycka, gjort sig skyldig till trafikfarlig omkörning, kört med bristfälliga bromsar eller gjort sig skyldig till allvarigare smitning. Om skäl föreligger kan avvikelser såväl uppåt som nedåt i fråga om tiden förekomma. I fråga om praxis kan

vidare hänvisas till konstitutionsutskottets betänkande KU 1971:34 s. 39.

Kommitténs överväganden. Kommittén har i den allmänna motiveringen konstaterat, att det begångna brottets trafikfarlighet bör läggas till grund för bestämmandet av körkortsspärrens varaktighet. Körkortsspärrens grundläggande funktion kan inte ses som en skyddsåtgärd riktad mot en individ, utan som ett försök till preventiv inverkan på såväl honom som alla andra förare. Vissa schabloner måste, liksom i nuvarande praxis, härvid tillämpas. Enligt kommitténs uppfattning är den av länsstyrelserna i förut exemplifierade typfall använda återkallelsetiden om sex månader en för de kvalificerade fallen väl avvägd reaktion. Däremot finner kommittén på skäl som redovisats i den allmänna motiveringen att de vid t. ex. rattfylleri tillämpade tiderna om 2–2 1/2 år är för långa från trafiksäkerhetssynpunkt. (Se 3.8.7.2.) I det mera nyanserade system som kommittén föreslår bör körkortsspärren i dessa fall kunna bestämmas inom ramen ett till två år. Tider överstigande två år bör förbehållas allvarliga fall av grov vårdslöshet i trafik och återfall i trafikbrott. (Jfr Klette i SOU 1972:72 s. 76–79.)

De föreskrivna minimitiderna innebär en avvikelse från gällande rätt endast därigenom att grov vårdslöshet jämställs med rattfylleri och att smitning inte medtagits. Det bör observeras att den angivna tiden är den lägsta som får utsättas. Det innebär att den icke är avsedd att användas som normaltid.

Andra stycket

I andra stycket upptages regler om undantag från första stycket för bl. a. dem som gjort sig skyldiga till anstiftan eller medhjälp till rattfylleri. Deras situation har uppmärksamats av JO (1959 s. 338).

Kommittén föreslår i andra stycket vidare en regel som ger möjlighet att underskrida den i första stycket föreskrivna minimitiden, när omständigheterna vid ett rattfylleri är mildrande. Trafikbrottslagens 4 § 1 mom.

första stycket innehåller motsvarande möjlighet att döma till böter för rattfylleri. De överväganden som legat till grund för påföljdsregelns utformning måste också anses äga giltighet i fråga om körkortsingripandet. Såväl straffet som körkortsingripandet har till syfte att verka preventivt och därigenom förbättra trafiksäkerheten. Mildrande omständigheter i samband med den brottsliga gärningen bör därför kunna påverka också körkortsingripandet.

Mildrande omständigheter kan vara att hänföra till förhållanden som har med föraruppgiftens svårighet att göra. Således kan undantagsvis en kort körning nattetid och på en ringa trafikerad väg medföra att brottet bedömes mildt. Nöd- eller tvångssituationer bör också kunna föranleda samma bedömning. I praxis har det förda fordonets egenskap tillmätts betydelse, varför rattfylleri vid mopedkörning ofta ansetts kunna sonas med böter. Hög promillehalt och körning under besvärliga trafikförhållanden talar i motsatt riktning. (Jfr Fredrikson s. 392.)

3 §

I denna paragraf meddelas reglerna om sammanträffande av trafikbrottslighet. Se även 7-9 §§.

Kommittén anser att brottsbalkens huvudregel om gemensam påföljd bör ha sin motsvarighet när det gäller körkortsingripande i anledning av trafikbrott.

4 §

Kommittén har i 3:3 föreslagit en regel enligt vilken rätten kan förena en villkorlig körkortsåterkallelse med viss tids förbud att föra körkortspliktigt fordon. Om den villkorliga körkortsåterkallelsen undanröjs, bör föraren kunna tillgodoräkna sig den tid han redan utestängts från trafiken.

I 4:1 andra stycket sägs att tiden för körkortsspärr skall räknas från den dag förarrätten framtogs föraren. Detta innebär, som närmare utvecklats i kommentaren till nämnda bestämmelse, att tiden för ett omhänder-

tagande normalt ingår i tiden för körkortsspärren. I de flesta fall behövs därför inte något beslut om avräkning på grund av omhändertagandet. Om det skett avbrott i verkställigheten, t. ex. genom att ett omhändertagandebeslut hävts, kommer emellertid den förlupna omhändertagandetiden inte att ingå i verkställigheten av en körkortsspärr i anledning av samma brott.

Enligt bestämmelsen i 4 § skall rätten i nu exemplifierade situationer bestämma i vilken utsträckning den tidigare åtgärden skall föranleda avräkning på tiden för körkortsspärren. Rätten är därvid inte bunden till att bestämma avräkningstiden till exakt det antal dagar som den tidigare åtgärden varat, utan har fria händer att göra en lämplig avrundning. (Jfr det exakta avräkningssystem som föreslagits i justitiedepartementets PM DS Ju 1971:22.)

5 §

Kommittén har funnit anledning att överväga vilka personer körkortsspärren skall omfatta. Det är kännetecknande för det svenska systemet att ex officio-beslut om körkortsingripande endast rör körkortsinnehavare. Av utredningar som presenterats av trafiknykterhetsbrottskommittén har framgått att 36 procent av dem som fälles till ansvar för trafiknykterhetsbrott saknar körkort (SOU 1970:61 s. 64). Återkallelse är i dessa fall icke möjlig och någon omedelbar upplysning i övrigt om brottets konsekvenser för körkortsfrågan lämnas icke.

Exempel på länder, där man utfärdar en körkortsspärr också för körkortslösa förare, är Danmark, Norge, Västtyskland och Jugoslavien.

Västtyska Strafgesetzbuch § 42 n stadgar att rätten, när den återkallar körkort, skall utsätta en tidsgräns inom vilken nytt körkort inte får beviljas. Spärren skall vara lägst sex månader och högst fem år eller för alltid. Har vederbörande inte körkort skall endast spärren bestämmas. Rätten har möjlighet att undantaga vissa fordonsarter från spärren.

Rätten kan också häva spärren innan den utsatta tiden gått till ända. Förutsättningen härför är att vederbörande inte längre är olämplig som förare av motorfordon.

År 1968 infördes i Norge bestämmelser av huvudsakligen följande innehåll. Om en person, som inte har körkort, har gjort sig skyldig till något som enligt tvingande regler i vegtrafikkloven skall föranleda körkortsåterkallelse, skall polismästaren, som är körkortsmyndighet, utsätta en *sperrefrist* för utfärdande av körkort för vederbörande. Fristen skall inte bestämmas kortare än motsvarande tid vid återkallelse på grund av brottet. Polismästaren kan också meddela interimistiskt beslut om en spärr.

I propositionen angående de norska bestämmelserna anförde man, att de skulle ses i samband med återkallelsereglerna och reglerna om en legal spärr för den som dömts för fylleri. Man ansåg att återkallelsereglerna borde tillämpas analogt på körkortslösa förare. Då det emellertid var tydligt att inte alla polismästare i landet såg saken på det sättet och då man inte ville att en körkortslös rattfyllerist skulle ha lättare att få körkort än den rattfyllerist som fått körkortet återkallat, fann man det påkallat att införa uttryckliga bestämmelser i lagen.

Motiven för att införa ett liknande institut i svensk rätt är i huvudsak följande.

För det första förenklas handläggningen vid utfärdande av körkort. Den körkortsbeviljande myndigheten har redan en tid angiven för sig och tjänstemännen slipper att göra det noggranna studium av akten som ett eget ställningstagande till trafikfarligheten hos brottet skulle kräva. Från såväl rätts- säkerhets- som utredningssynpunkt är det naturligtvis en fördel om domstolen, när den har målet uppe till behandling, får besluta också angående tiden.

En fastare praxis var ett viktigt skäl för att införa sperrefrist i Norge. Även om förhållandena här inte är jämförbara torde det kunna konstateras, att det nuvarande systemet saknar tillräckliga förutsättningar att garantera en likartad bedömning över landet i fråga om ett brotts betydelse för första-

gångssökanden. Möjligheterna härtill torde öka om det ges i form av ett omedelbart beslut, som kan prövas av överrätterna.

Det tredje och kanske viktigaste skälet är att den preventiva och pedagogiska effekten ökar. Det är enligt kommitténs uppfattning väsentligt att alla konsekvenser av brottet meddelas så snabbt som möjligt. Sambandet med brottet framstår då klarare och föraren har dessutom fått den information som han bör anses ha rätt till.

Kommittén har funnit de angivna skälen övertygande. Kommittén föreslår därför i 5 § en regel som föreskriver att rätten skall besluta om körkortsspärr också för den som ej har körkort, om hans trafikbrottslighet är sådan att den bör utgöra hinder mot att han förvärvar körkort. Körkortsspärr för den som icke har körkort kommer således att bli obligatorisk vid grov vårdslöshet och rattfylleri (jfr dock beträffande rattfylleri 3:1 andra stycket). I övriga fall kan det ge viss ledning att undersöka huruvida brottet typiskt sett skulle ha föranlett villkorlig eller ovillkorlig körkortsåterkallelse, om föraren haft körkort.

Den i gällande rätt föreskrivna tvåårsspärren för den som sakfällts för fylleri har behandlats i motiveringen till 1:7 KL. Vad gäller samma regels tillämpning i fråga om *olovlig körning* vill kommittén anför följande.

Bestämmelserna om tvåårsspärren på grund av olovlig körning tillkom 1958 efter förslag från 1953 års trafiksäkerhetsutredning (SOU 1957:18 s. 199 och prop. 1958:69 s. 52 och 55). Vissa justeringar gjordes redan påföljande år. Se härom prop. 1959:136 s. 16. Bestämmelserna har därefter gällt i oförändrad lydelse sedan den 1 juli 1959.

Följande exempel på hur olovlig körning bedöms i andra länder må anföras.

Norge har något mildare regler än Sverige. Vegtrafikklovens § 24 a föreskriver, att den som kört motorfordon, oaktat han saknat körkort för den aktuella fordonstypen, inte kan få sådant körkort första gången förrän det gått minst sex månader sedan den olovliga körningen ägde rum. Om föraren

vållat större skada i samband med körningen kan körkort inte beviljas honom förrän ett år efter körningen.

Finland har en ettårsspärr.

I dansk rätt anses olovlig körning endast vara en konkret lagöverträdelse, som skall bestraffas. Överträdelsen utgör inget hinder för att bevilja föraren körkort. Olovlig körning under tid då föraren av domstol fränkants förarrätten bedömes emellertid strängt. Normalstraffet är då 14 dagars haefte. När "frakendelsetiden" gått ut blir påföljden återigen böter. Man har på detta sätt velat inskräpa respekt för domstolens utslag.

I västtyska Jugendricht är det ofta använt förfarande, att en yngling, som fälles till ansvar för att han fört moped utan att ha körkort, i domslutet ålägges att förvärva sådant. Han förelägges att inom viss tid till domstolen inkomma med intyg om att han anmält sig för avläggande av körkortsprov. (För moped som kan föras med högst 40 km/tim. kräves i Västtyskland körkort, klass 5. Cykel med hjälpmotor och en högsta möjliga hastighet av 25 km/tim. är körkortsfri.)

Tvåårsspärren har ofta kritiserats. Det har framhållits att den är alltför stel för att kunna tillämpas efter sin ordalydelse. Detta har lett till att bestämmelsen, trots sin mycket kategoriska formulering, fått en högst skiftande tillämpning i praxis. Detta har framkommit bl. a. vid de besök kommittén gjort hos vissa länsstyrelser. På ett håll uttalades, att man mycket väl ansåg sig kunna vara liberal när det gällde att dispensera från tvåårsspärren. Det gällde dock icke ungdomar, som ännu inte haft körkort. I fråga om dessa kunde inte de sociala hänsynen anses göra sig gällande med samma tyngd som när det gällde äldre personer. På ett annat håll redovisades, att man tillämpat en mycket generös inställning till unga förare och mycket snart beviljat dem körkort, trots anteckning om olovlig körning. Man ansåg att erfarenheterna därav var goda. Ingen hade blivit aktuell i återkallelse-sammanhang. Det har vidare framhållits, att olovlig kör-

ning kan vara av mycket skiftande slag. Den kan avse allvarliga överträdelser av en person som vägrats körkort, men också det ofta jämförelsevis godartade beteendet att en pojke trimmat sin moped så att den definitionsmässigt blivit en lätt motorcykel och därefter fört den i trafik. I förarbetena har uttalats, att olovlig körning med traktor skall ses mindre allvarligt än olovlig körning med bil eller motorcykel.

Kommittén har mot bakgrunden av de redovisade argumenten funnit, att olovlig körning inte bör föranleda obligatorisk körkortsspärr. Bedömningen skall i stället ske från fall till fall. Körningens art och omfattning får bli avgörande för ställningstagandet. Har körningen varit utan anmärkning och inte avsett någon längre sträcka bör det straff domstolen utmäter vara tillräcklig reaktion från trafiksäkerhetssynpunkt. Enligt kommitténs uppfattning är det huvudsakligen fall av grov olovlig körning som bör föranleda körkortsspärr. Ofta är det angelägnare att föraren tillgodogör sig körkursutbildningen och ges möjlighet att uppträda i trafiken på samma villkor som andra förare än att han hindras från att förvärva körkort.

6 §

I denna paragraf har tagits upp en bestämmelse om att körkortsspärr kan påverka det allmänna straffet. Vid de hearings som kommittén hållit med olika organisationer har såsom ett argument för domstolshandläggning av ärenden om körkortsingripande i anledning av brott ofta framhållits, att domstolen vid bestämmandet av påföljd bör ha möjlighet att beakta det men den tilltalade förorsakas genom körkortsingripandet. Även i den allmänna debatten är detta argument vanligt.

Frageställningen är inte ny. Redan i skrivelse den 21 november 1932 till kommunikationsdepartementet framhöll Svenska Transportarbetareförbundet att, även om länsstyrelserna förbehölls rätten att utfärda körkort, syntes det förbundet från alla synpunkter mest tilltalande och även nöd-

vändigt, att indragning av körkort överläts på den myndighet som hade att handlägga och döma i det mål, i vilket körkortets indragning utgjorde en del av straffet.

Även 1:a lagutskottet (utl. 1957:16 s. 21) och 2:a lagutskottet (utl. 1958:20 s. 60) har uttalat att det allmänna straffet bör påverkas av det men den dömde lider av körkortsåterkallelsen.

Trafiknykterhetskommittén utredde frågan och det resultat man kom fram till redovisas i betänkandet Nykterhet i trafik (SOU 1963:72) s. 169–174.

Vid bedömningen borde man, enligt trafiknykterhetskommitténs mening, iakttaga skillnaden mellan de två leden i beslut om körkortsåterkallelse i anledning av brott. Själva avgörandet, huruvida körkortet skulle återkallas eller icke, borde särhållas från beslutet om minsta förlusttid. Det första grundläggande beslutsmomentet borde betraktas helt från trafiksäkerhetssynpunkt och anses vara en ren skyddsåtgärd. Andra synpunkter gjorde sig gällande vid beslut om minsta förlusttid, som ofta måste ses som ett slags ytterligare straffpåföljd.

Trafiknykterhetskommittén anförde vidare, att man icke kunde bortse från att allmänheten — i huvudsak berättigat — uppfattade bestämmandet av minsta förlusttid som i viss mån en straffmätning och att denna synpunkt skulle göra sig gällande än starkare om beslutanderätten överfördes till domstol. Kommittén ville emellertid icke förorda, att bestämningen av minsta förlusttid behandlades som allenast en straffmätningsfråga. Men en viss ömsesidig påverkan borde kunna förekomma mellan den egentliga straffmätningen och bestämningen av minsta förlusttid. En kort minsta förlusttid — dock aldrig kortare än att trafiksäkerhetssynpunkterna vinner skäligt beaktande — borde kunna uppvägas av ett i förhållande till normalfallen något förhöjt straff. Körkortsreaktionens styrka i det enskilda fallet borde vidare kunna påverka valet mellan t. ex. ovillkorligt frihetsstraff och villkorlig dom i förening med böter.

Remissinstansernas inställning var blan-

dad. Några ansåg att körkortsåterkallelse borde konstrueras som straff eller brottspåföljd. Andra menade att återkallelsen var en konsekvens av dokumenterad olämplighet. Flera remissinstanser ansåg, att den föreslagna ömsesidiga påverkan borde inskränkas till att körkortsåterkallelsen beaktades vid bestämmande av påföljd för brottet.

Trafiknykterhetskommitténs förslag resulterade icke i någon lagstiftning. Förslaget förutsatte, att handläggningen av vissa återkallelseärenden överfördes till de allmänna domstolarna.

Trafikmålskommittén har stannat för att föreslå en regel, som ger möjlighet att låta körkortsingripandet påverka påföljden. Bestämmelsen utgår från att påföljd för brottet i princip skall ådömas, liksom vid förvisning. Den tillåter alltså inte jämkning till noll. Domstolen är emellertid oförhindrad att pröva förutsättningarna för eftergivande av påföljd enligt 33:4 BrB. Denna bestämmelse bör därvid kunna ges en mindre restriktiv tillämpning än för närvarande.

Kommitténs avsikt med bestämmelsen i 6 § är icke att i förhållande till nuläget få till stånd en generell nedsättning av påföljden för de brott som leder till körkortsåterkallelse. Kommitténs syfte med förslaget är att skapa möjlighet att i enskilda fall uppnå en rättvisare och bättre avvägd sammanlagd samhällsreaktion. Samma rättviseskäl torde ha utgjort motiv för påverkansregeln vid förvisning. En annan näraliggande jämförelse kan göras med BrB 20:8 tredje stycket, som innehåller en påverkansregel vid suspension eller avsättning för s. k. osjälvständigt ämbetsbrott. En yrkeschaufför som måste avskedas efter körkortsåterkallelse torde i nu aktuellt hänseende ofta kunna jämföras med en avsatt eller suspenderad ämbetsman. Förutom yrkeschaufförer torde i vissa fall även andra grupper såsom lantbrukare, handelsresande och hantverkare kunna omfattas av den i 6 § föreslagna regeln.

Paragrafen innehåller bestämmelser för den konkurrenssituation som uppkommer då någon, för vilken körkortsspärr redan meddelats, finnes ha begått ytterligare brott. Det nya brottet kan ha begåtts såväl före som efter beslutet om körkortsspärr. Kommittén har anpassat reglerna till vad som för liknande fall gäller i påföljdsfrågan för att undvika att påföljden och körkortsreaktionen av formella skäl måste komma att motverka varandra (jfr 34:1 BrB).

Som förutsättning för att en konkurrenssituation skall uppstå utsäges, att domstolen finner det nya brottet så allvarligt, att det bör påverka förarens körkortssituation. Är brottet mindre betydelsefullt skall domstolen låta saken bero vid det gamla beslutet. Det är dock lämpligt att domstolen i sitt protokoll eller på annat sätt markerar, att det tidigare beslutet om körkortsspärr observerats (jfr 6:4). Förutsättningen innebär icke med nödvändighet att det nya brottet måste vara sådant att det i och för sig skulle ha föranlett beslut om körkortsspärr (och i förekommande fall körkortsåterkallelse). Det måste anses tillräckligt om det nya brottet är så allvarligt, att det skulle i någon beaktansvärd grad ha påverkat körkortsspärrens längd, om det förekommit till behandling vid det tidigare beslutet. Stöd för tillämpningen torde i viss utsträckning kunna vinnas från praxis när det gäller upprepad trafikbrottslighet och från pricksystemet.

Punkten 1 ger möjlighet att låta en tidigare beslutad körkortsspärr omfatta jämväl ett nyupptäckt brott. I förhållande till möjligheten att låta ett trafikbrott passera utan åtgärd har bestämmelsen den innebörden, att den kan användas vid brott där ovillkorlig körkortsåterkallelse är obligatorisk. En förare kan t. ex. redan ha meddelats en körkortsspärr på två eller tre år, när ett äldre rattfylleri upptäcks. I denna situation kan den gällande körkortsspärr ofta anses tillräcklig.

För tillämpning av bestämmelsen i denna punkt krävs icke att den tidigare domen

vunnit laga kraft. Domstol har alltså möjlighet att vid den nya lagföringen förklara, att beslut om körkortsspärr, som icke vunnit laga kraft, skall avse annat brott. Härigenom underlättas möjligheterna att åstadkomma ändamålsenlig körkortsreaktion. Skulle sedermera det tidigare beslutet ändras i högre instans, skall frågan om körkortsspärr även för det senare brottet prövas på nytt (8 §).

Samma resultat, som nås med förordnande enligt punkt 1, kan åstadkommas genom att åklagaren jämlikt RB 20 kap. 7 § 2 beslutar att icke tala å det nya eller nyupptäckta brottet. Särskilt beträffande brott av dem som dömts till ungdomsfängelse eller internering torde denna möjlighet att icke åtala kunna utnyttjas i tämligen vid omfattning efter yttrande av ungdomsfängelsenämnden eller interneringsnämnden.

Punkten 2, dvs. möjlighet att besluta särskilt om körkortsspärr för det nya brottet, kan i vissa fall vara lämplig då det nya brottet är av allvarlig art och då den redan beslutade körkortsspärren närmar sig sitt slut. Vid beslut enligt denna punkt skall föraren anses ha förlorat sin rätt till körkort genom det nya beslutet (jfr 1 § andra stycket).

Punkten 3, dvs. förlängning av körkortsspärr, när det nya brottet icke kan lämnas obeaktat och en samordnad reaktion bedömes vara lämpligast. För tillämpningen krävs, att det tidigare beslutet vunnit laga kraft, icke bara mot föraren utan mot alla som kunnat föra talan däremot genom ordinärt rättsmedel. Vid tillämpning av punkten 3 skall rätten göra en samlad bedömning av förarens trafikbrottslighet motsvarande den man skulle gjort om frågan om körkortsspärr för samtliga brott handlagts samtidigt. De i 4:1 och 2 angivna tidsramarna gäller. Skulle rätten t. ex. finna att det nyupptäckta brottet inte kan rymmas inom en redan beslutad femårsspärr, får i stället punkten 2 användas.

Enligt 7 § 1 kan domstolen förordna att en tidigare beslutad körkortsspärr skall avse

också ett nytt brott. Skulle det tidigare beslutet ändras i högre instans, kommer frågan om körkortsspärr för det nya brottet i ett nytt läge. Uppkommer denna situation föreskrives i förevarande paragraf att frågan om körkortsspärr för det nya brottet skall prövas på nytt.

9 §

I 9 § ges en regel som innebär att frågan om gemensam körkortsspärr skall upptagas då två beslut om sådan spärr föreligger och någon samordning icke skett. Bestämmelsen avser huvudsakligen de fall då situationen uppkommit av misstag, därför att rätten icke känt till annan körkortsspärr. Förhållandet kommer då att uppmärksammas vid registreringen av spärrarna. Regeln är icke tillämplig om rätten med tillämpning av 7 § första stycket 2 beslutat om särskild körkortsspärr för ett nytt brott, innan den första spärren till fullo verkställts.

10 §

Det förhållandet att körkortet återkallats ger särskild anledning till en mera ingående granskning av förarlämpligheten om den domde på nytt önskar behörighet att föra körkortspliktigt fordon. I princip bör därför en fullständig omprövning ske av förutsättningarna för körkortsförvärv, om den domde åter vill förvärva sådan behörighet. Kommittén har i annat sammanhang (se 2.6 i den allmänna motiveringen) betonat att det finns anledning för Konungen att för dessa fall föreskriva en mera ingående prövning.

Ju allvarigare körkortsinnehavaren förbrutit sig mot trafikreglerna ju större är anledningen att noga pröva frågan om återinträde i trafiken. Har körkortsspärren endast avsett en kort tidsperiod kan det därför finnas anledning till en viss nyansering av den tidigare uttalade principen om en fullständig nyprövning. En bestämmelse härom har tagits upp i 10 §. Om föraren varit borta från trafiken högst sex månader måste det anses onödigt att låta honom genomgå ett

nytt fullständigt förarprov.

Kommittén har inte i körkortslagen gett närmare regler om det sätt på vilket den domde skall kunna återförvärva sin behörighet. Administrativa regler bör således utfärdas i fråga om huruvida det gamla körkortet skall utlämnas på nytt till den domde eller om nytt körkort alltid skall utfärdas. Dessa regler bör anpassas till det administrativa systemet för körkortsförvärv. Kommittén anser emellertid att reglerna bör utformas på sådant sätt att spärrtiderna ej förlängs på grund av administrativa dröjsmål. Vid de korta återkallelserna bör den domde i allmänhet kunna få sin behörighet åter den dag spärrtiden utgår utan att han skall behöva göra särskild ansökan om detta.

Kommittén har i 5 kap. 6–8 §§ KL föreslagit regler för en snabb handläggning av mål där förarens körkort omhändertagits. Vidare har kommittén föreslagit att mål i överrätterna skall handläggas med förtur när beslut om återkallelse föreligger. Kommittén har med dessa förslag velat tjäna två syften. Det första har varit att åstadkomma ett snabbt ingripande mot föraren utan att efterge rättssäkerheten. Ett annat syfte har varit att söka undvika att processtiden överskrider tiden för körkortsspärr. I gällande förfarande vållar denna situation en del svårigheter. Risken för att den skall uppstå torde öka om kommitténs intentioner att flitigare använda körkortsåterkallelse med kort tids körkortsspärr följes. Kommittén har därför funnit det motiverat att föreslå en regel som klart anger, att körkortet skall återlämnas till föraren när tiden för en körkortsspärr löpt ut, även om beslutet icke vunnit laga kraft. Regeln har begränsats till de fall där körkortsspärren har bestämts till högst sex månader. Det torde kunna inträffa att processtiden undantagsvis överskrider även en körkortsspärr, som är längre än sex månader. Kommittén har emellertid icke funnit det förenligt med trafiksäkerhetens krav att utan föregående prov återlämna körkortet till en förare som fått vidkännas en spärr på kanske ett år eller mera. Det förtjänar vidare påpekas, att andra grunder

än de som är aktuella i brottmålet samtidigt kan leda till ett beslut om körkortsindragning. Föreligger ett sådant beslut får körkortet naturligtvis inte återlämnas.

Andra stycket innehåller vidare en undantagsregel från den huvudprincip som angetts i första stycket. Kommittén föreslår att Konungen skall kunna besluta att teoretiskt kunskapsprov skall ske för alla som önskar förvärva förarbehörighet efter ovillkorlig körkortsåterkallelse. I princip bör detta prov ske innan den dömde återfår sin behörighet. Detta kan emellertid medföra praktiska svårigheter vid spärrtider under tre månader. Det kan då vara lämpligt att som ett villkor för behörigheten sätta upp att bevis om teoretiskt kunskapsprov inges inom viss tid. För den som inte klarar provet eller underlåter att efterkomma föreläggandet blir det aktuellt med körkortsindragning enligt 2:1 2 eller 3.

11 §

Kommittén har ansett det motiverat att föreslå en bestämmelse som ger möjlighet att nedsätta förut beslutad tid för körkortsspärr.

I de fall där körkortsspärren överstiger två år kan det finnas särskild anledning antaga att förarens personliga förhållanden hinner genomgå sådana förändringar att ett nytt ställningstagande kan bli motiverat. Det har förut konstaterats, att möjligheterna att förutsäga för hur lång tid den enskilde föraren kommer att vara trafikfarlig är begränsade. De långa tiderna för körkortsspärr kommer därför att nästan uteslutande grundas på allmänpreventiva skäl. Liksom när det gäller påföljdsvalet kommer resultatet att bli en avvägning mellan allmänpreventiva och individuella hänsyn vid tidpunkten för beslutets fattande.

En ung människas hela livssituation kan emellertid radikalt förändras. En förare kan genom invalidiserande olycksfall ha blivit hänvisad till att förflytta sig med hjälp av motorfordon. Värderingen av det brott som föranlett återkallelsen kan förändras. Det förekommer att en händelse omedelbart efter det den inträffat framkallar aversioner

och fördömanden, som domstolen inte kan stå opåverkad av men som inte visar sig hålla vid ett mera objektivet betraktelsesätt några år efteråt.

Den nu föreslagna regeln bör användas endast när det föreligger särskilda skäl av t. ex. det slag som anförts. Regeln fyller då funktionen av en säkerhetsventil, som kanske eljest måste komma till stånd genom att Kungl. Maj:t tillåtes meddela dispens, och kan samtidigt ha en positiv psykologisk betydelse.

Danska faerdselslovens § 70 stk. 4 innehåller en bestämmelse motsvarande den av kommittén här föreslagna. De föreslagna tvåårsgränserna motsvaras dock i den danska lagen av treårsgränser. Dessutom föreskrives i Danmark att den som förut haft körkortet återkallat endast undantagsvis kan få tiden nedsatt och tidigast när det gått sex år av återkallelsetiden. Reglerna om nedsättning av tiden tillämpas mycket restriktivt.

Kommittén har inte funnit det lämpligt att binda rättstillämpningen vid formella regler av det slag som danska faerdselsloven innehåller.

Det bör påpekas, att beslutet om nedsättning av tiden för körkortsspärr enligt förslaget inte medför att föraren automatiskt erhåller nytt körkort. Han har att i vanlig ordning genomgå nytt körkortsprov. Beslutet har endast den innebörden, att det eller de brott som föranlett spärren icke längre utgör hinder mot att bevilja föraren körkort.

12 §

Redan i det allmänna avsnittet (se 3.8.4) har kommittén betonat vikten av att vi inte enbart förlitar oss på preventiva och represiva åtgärder. Rehabilitering måste också utgöra ett viktigt led i ett effektivt program för att stärka trafiksäkerheten. I denna paragraf anvisar kommittén en väg för att förmå trafikanter, som brustit i sitt trafikbeteende, att genom frivillig fortbildning förbereda sitt återinträde i trafiken.

Enligt 1:8 och 4:1 KL utgör körkortsspärr alltid ett hinder mot att utfärda körkort. I 12 § har emellertid kommittén gjort ett un-

dantag från denna regel. Om körkortsspärren avsett sex månader eller mera kan körkort under närmare angivna förutsättningar utfärdas tidigast en månad innan spärren löper ut. Ett ytterligare villkor för att sådant beslut skall kunna meddelas är självfallet att sökanden även i övrigt uppfyller förutsättningarna för att erhålla körkort. Detta innebär t. ex. krav på teoretiskt och praktiskt förarprov, om spärrtiden överstigit sex månader.

Kommittén har mot bakgrunden av förslag som framlagts av professor Dureman (se SOU 1972:00 s. 00) övervägt ett ännu mera utvecklat system för belöning av den som aktivt medverkar i ett rehabiliteringsprogram. Det har emellertid ansetts lämpligt att gå fram med försiktighet, eftersom vi här rör oss inom ett område där vi ännu ej har någon praktisk erfarenhet att bygga på. Det är möjligt att det om några år visar sig från trafiksäkerhetssynpunkt lämpligt att medge väsentligt längre nedsättningar av spärrtiden än den av kommittén föreslagna månaden.

Enligt förslaget skall trafiksäkerhetsverket godkänna den utbildning, som skall kunna berättiga till förvärv av körkort trots att spärrtiden ej löpt ut. Det skall vara möjligt för verket att i olika avseenden differentiera denna utbildning. Den utveckling som här kan ske måste bli beroende av de praktiska erfarenheter som successivt kan erhållas. Kommittén anser emellertid att verket bör överväga kurser av olika omfattning. En mera omfattande kurs kan godkännas för att berättiga till nedsättning av spärffristen med en månad medan en mindre kurs kan godkännas för 14 dagars nedsättning. Det kan också finnas anledning att överväga lämpligheten av att införa särskilda utbildningsprogram för dem som gjort sig skyldiga till t. ex. trafiknykterhetsbrott. Verket bör också överväga att komplettera eller ersätta vissa kurser med gruppsamtal. Dureman har i det särskilda expertbetänkandet (s. 166) närmare redovisat ett förslag till uppläggningsprogram för trafiknykterhetsbrottslingar.

Kommittén har närmare undersökt i vad mån det är möjligt och lämpligt att här

knyt an till den fortbildning av motorfordonsförare som redan sker. Som framhållits i den allmänna motiveringen pågår för närvarande en omfattande sådan utbildning. Här skall endast lämnas en redovisning för de kurser som NTF utarbetat och som genomförs av samtliga tio studieförbund. Det kan emellertid understrykas att kommittén utgår från att den utbildning som sker inom motororganisationerna och yrkestrafikens organisationer samt vid t. ex. de kommunala yrkesskolorna också kan infogas i systemet.

NTF:s kurser är fortbildningskurser för bilförare. En kurs typ har specialinriktats främst på förare i åldern 18–25 år. Kurserna genomförs av studieförbunden som studiecirkelkurser med trafikskolepersonal, polismän eller andra trafikskunniga personer som studieledare. Kurserna kan i princip genomföras överallt i landet där tillräckligt antal deltagare för bildandet av studiecirkel (5 personer inkl. ledaren) anmäler sig. Tio till tolv teorisammanskomster om vardera två studietimmar utgör den regelmässiga studietiden. Kursavgiften (inkl. kurslitteratur), som kan variera något beroende på lokala förhållanden, brukar uppgå till omkring 30 kronor. Studiecirkelarna har också möjlighet att genomföra fyra frivilliga praktiska övningar i mörkerkörning, vinterkörning, landsvägkörning och stadskörning.

Vad gäller den teoretiska sidan av kurserna kan nämnas, att dessa i skilda avsnitt behandlar sådana ämnen som vinterkörning, mörkerkörning, stadskörning, landsvägkörning samt människan, trafiken och miljön.

Deltagarna i kurserna erhåller efter skriftligt kunskapstest intyg om genomgången studiecirkelkurs. NTF lånar studieförbunden AV-material, som består av diabilder, ljudband och filmer. Studiematerialet kan enligt uppgift uppdelas så, att kurserna även kan genomföras som brevkurser, om så skulle anses önskvärt.

NTF räknar med att cirka 6 000 bilister kommer att utbildas under tiden 1.7.1971–1.7.1972. Det understryks emellertid, att denna verksamhet, som startade våren 1970, är under stark utveckling.

Kommittén anser att det av den här lämnade redovisningen framgår att lämpliga kurser kan genomföras i praktiskt taget hela landet. Genom att det är möjligt att ersätta eller komplettera utbildningen med korrespondensundervisning ges även den som har långt till ort där studiecirkel finns tillfälle till fortbildning.

Frågan om kostnaderna för undervisningen har särskilt övervägts av kommittén. Systemet får nämligen inte utformas så att det skulle kunna göras gällande att det är möjligt enbart för den penningstarke att utnyttja förmånerna. Som framgått av redovisningen för NTF:s kurser utgör avgiften här endast cirka 30 kronor. Detta är ett pris som är överkomligt för praktiskt taget varje körkortsaspirant. I extremfall bör det dessutom vara möjligt för socialvården att betala kurskostnaden för den som saknar möjlighet att betala den föreskrivna avgiften.

Kommittén har i annat sammanhang föreslagit att trafikkonsulenter skall medverka i arbetet för att förhindra återfall i trafikbrott och att förbättra trafikanter som visat brister i sitt trafikbeteende. Det är naturligt att trafikkonsulenterna ägnar uppmärksamhet åt den frivilliga fortbildning som här behandlats. Om det visar sig behövt kan det också övervägas att konsulenter själva medverkar i fortbildningen och härigenom kompletterat det utbildningsprogram som i övrigt erbjuds trafikanterna.

Länsstyrelsen har enligt förslaget i 12 § en möjlighet att vägra sökanden de förmåner, som i normalfallet avses skola följa av en godkänd fortbildning. Kommittén anser emellertid att sådant beslut endast skall meddelas i extremfall, t. ex. när sökanden återfallit i grovt trafikbrott och ett tidigare förvärv av körkort skulle vara stötande.

Beslut om körkortsspärr kan meddelas för både körkortsinnehavare (4:1—2) och icke körkortsinnehavare (4:5). Kommittén har övervägt om stadgandet i 12 § skall tillämpas endast på den som tidigare innehaft körkort men har stannat för att ge möjlighet att tillämpa bestämmelsen vid alla former av körkortsspärr. Det kan emellertid anmärkas

att de tider som fastställs enligt 2:2 och 3:3 KL ej utgör körkortsspärr.

Kommittén har begränsat möjligheten att i förtid bevilja körkort till fall där körkortsspärren avsett sex månader eller mera. Anledningen till detta ställningstagande är bl. a. den att det endast vid något längre körkortsingripande är möjligt att hinna med en fortbildning innan tiden för körkortsspärren löper ut.

De fortbildningskurser som utarbetats av t. ex. NTF är avsedda för körkortsinnehavare. I den mån praktisk förarträning ingår i kurserna uppstår därför problem för den som ej är körkortsinnehavare. Kommittén föreslår att bestämmelser utfärdas med stöd av 1:10 KL för att göra det möjligt för icke körkortsinnehavare att delta också i praktisk fortbildning.

Länsstyrelsens beslut innebär formellt sett inte någon nedsättning av spärrtiden. Detta medför att tillämpningen av t. ex. bestämmelsen i 4:10 KL inte kommer att påverkas av ett beslut enligt 12 §.

13 §

Vid prövningen av körkortssökanden skall länsstyrelsen enligt gällande rätt beakta huruvida det kan antagas att sökanden såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa respekt för trafikens regler. Den som sakfallts för olovlig körning får inte beviljas körkort innan två år förflutit från det förseelsen begåtts, såvida det ej kan anses uppenbart, att sökanden ändock är att bedöma som en skötsam person (32 § 2 mom. VTF).

Länsstyrelsens praxis kan även i detta fall sägas bygga på återkallelsereglerna, varvid körkortsgivningspraxis är något strängare än praxis i fråga om återkallelse av körkort. Det skall dock beaktas, att vi f. n. icke har någon generell registrering av trafikbrott, som begåtts av personer som icke har körkort.

Trafikbrott av körkortsinnehavare kommer enligt kommittéförslaget att behandlas i pricksystemet och i samband med körkortsåterkallelse leda till en körkortsspärr. Länsstyrelsen har således icke själv att ta ställning

till vilken betydelse som skall tillmätas sådana brott. (Se kommentaren under rubriken till 2 kap. och 4:1.)

Enligt uttalande av departementschefen i prop. 1971:65 (s. 54) skall belastningsdata – dvs. trafikbrott enligt kommitténs förslag – registreras även för körkortslösa personer. Kommittén föreslår emellertid inte något pricksystem för dessa. Däremot har kommittén i 4:5 KL upptagit en regel, som ger rätten möjlighet att meddela dem körkortsspärr. Vissa trafikbrott, grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri, skall alltid föranleda sådan körkortsspärr. Denna spärr skall utesluta föraren från möjligheten att få körkort under en tid som bestäms enligt samma grunder som för den som fått körkortet återkallat i anledning av samma trafikbrott (se 4:5). Enligt huvudregeln skall vid körkortsgivningen trafikbrott icke beaktas i andra fall än då körkortsspärr utfärdats. Förekommer anteckning om straff för trafikbrott, som icke handlagts av åklagare eller domstol, kan det dock ibland finnas anledning för länsstyrelsen att, innan körkort beviljas, hos åklagaren begära besked om brottet kommer att föranleda yrkande om körkortsspärr. På samma sätt kan länsstyrelsen någon gång finna anledning att avvakta utgången av en inledd brottmålsprocess i ett trafikmål. I synnerhet om det åtalade brottet är av beskaffenhet att obligatoriskt föranleda körkortsspärr. Detsamma gäller om talan angående förlängning av spärrtiden anhängiggjorts (4:7 andra stycket). Uppgift om påbörjade processer kommer att kunna erhållas från RI. Förekommer det endast överträdelser av lindrig beskaffenhet bör länsstyrelsen kunna bortse från dem. Pricksystemet kan i dessa situationer ge länsstyrelsen viss vägledning. Har ansvarsfrågan handlagts av åklagare eller domstol skall regelmässigt frågan om körkortsspärr ha avgjorts i samband därmed. Skulle det av handlingarna framgå att så icke är fallet skall länsstyrelsen om så anses påkallat inhämta besked från åklagaren. Se även kommentaren till 4:5.

BrB 36:8 innehåller regler, som möjliggör talan om förverkande eller om annan särskild

rättsverkan mot någon som begått brott innan han fyllt 15 år eller som handlat under inflytande av sinnessjukdom m. m. Om en 14-åring gör sig skyldig till rattfylleri, vilket brott enligt kommitténs förslag regelmässigt skall föranleda körkortsspärr, skulle särskild talan om sådan spärr kunna föras med stöd av BrB 36:8. Enligt kommitténs uppfattning är emellertid detta mycket sällan motiverat beträffande en 14-åring. Någon i tiden närliggande verkan kommer åtgärden endast att kunna få för hans möjlighet att förvärva traktorkörkort. Där är åldersgränsen om särskilda skäl föreligger 15 år, eljest 16 år. Förhållandet kan vara annorlunda om brottet begåtts av någon som på grund av själslig abnormitet inte kan ådömas brottspåföljd. Sådan gärningsman torde dock sällan uppfylla de medicinska kraven för att få körkort.

5 kap. Omhändertagande av körkort

Kommittén har även i tidigare betänkanden betonat vikten av att rättsorganen inte bara arbetar säkert och effektivt utan också snabbt. Jämför avsnitt 3.6.6.1 i den allmänna motiveringen. När det gäller körkortsingripandet råder det enighet om att ett snabbt ingripande har den största betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Detta gäller inte bara då en trafikfarlig förare skall tagas ur trafiken utan också för ingripandets preventiva effekt på såväl den därav drabbade enskilde föraren som förare i allmänhet. Det framstår därför såsom angeläget att söka finna processformer, där beslutet om körkortsingripande kommer i så nära anslutning till brottets avslöjande som möjligt. Sådana strävanden har också legat bakom nu gällande regler för interimistiska ingripanden, som återfinns i 33 § 3 mom. och 35 § VTF.

Gällande rätt. I 33 § 3 mom. första stycket VTF föreskrives att länsrätten, när fråga uppstår om körkortsåterkallelse och det på sannolika skäl kan antagas att körkortet kommer att slutligt återkallas, skall återkalla körkortet tills vidare.

I 35 § första stycket VTF ålägges polis- och åklagarmyndigheten skyldighet att

skyndsamt besluta att förarens körkort skall omhändertagas om föraren ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andras liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne samt om föraren till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt. Andra stycket i 35 § anger som huvudregel att körkortet skall omhändertagas vid misstanke om brott mot 4 § TL, där analys av blodet utvisar en alkoholkoncentration av minst 0,5 promille. Omhändertagande får dock icke ske vid rattonykterhet, om alkoholhalten icke uppgick till 0,8 promille och omständigheterna kan anses mildrande, med mindre föraren tidigare gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott.

Beslut om att körkort omhändertagits skall snarast möjligt och i fall som avses i 35 § första stycket VTF inom 48 timmar översändas till vederbörande länsstyrelse. Länsstyrelsen skall skyndsamt anmäla ärendet hos länsrätten, som förordnar huruvida körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

Beslut om körkortets omhändertagande gäller till dess länsstyrelsen förordnat hur med körkortet skall förfaras, och föraren är till dess icke berättigad att föra körkortspliktigt fordon (35 § femte stycket VTF).

Av intresse i detta sammanhang är dessutom föreskriften i 33 § 2 mom. andra stycket VTF att återkallelse på grund av straffbelagd förseelse icke må äga rum 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. Undantagsregeln i bestämmelsen tillämpades under 1969 i endast två fall i hela landet.

Länsstyrelsen i Gotlands län har i en till Konungen ställd skrivelse, som av chefen för kommunikationsdepartementet överlämnats till kommittén, pekat på några av de olägenheter huvudregeln i 33 § 2 mom. andra stycket VTF kan vålla, när förarens kör-

kort har återkallats interimistiskt. Fråga uppkommer hur länsstyrelsen skall förfara om domstolsavgörandet dröjer utöver den återkallelsetid som länsstyrelsen i sin praxis brukar tillämpa för det brott som föranlett det interimistiska beslutet. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör man i sådana fall icke passivt vänta på att lagakraftägande dom skall föreligga. Ett sådant förfaringssätt skulle leda till att återkallelsetidens faktiska längd blev beroende av hur snabbt domstolsmaskineriet arbetar. (Jfr Fredrikson s. 182.) Kommittén tar upp detta problem i kommentaren till 8 §.

Av uppgifter som kommittén inhämtat från länsstyrelserna framgår att man år 1969 i hela landet meddelade 7 689 beslut om körkortsåterkallelse tills vidare. I 5 966 av dessa låg ett trafiknykterhetsbrott ensamt till grund för beslutet. I ytterligare 649 fall åberopades ett trafiknykterhetsbrott jämte annan grund. Det kan anmärkas, att antalet återkallelser tills vidare i anledning av trafiknykterhetsbrott översteg antalet slutliga återkallelser på denna grund med omkring 500. Även antalet körkortsomhändertaganden efter trafiknykterhetsbrott översteg de slutliga återkallelserna på samma grund. I sistnämnda fall var antalet något mer än 200.

Interimistiska återkallelser och körkortsomhändertaganden skedde således i mer än 100 procent av återkallelsefallen på grund av trafiknykterhetsbrott. När det gäller grov vårdslöshet i trafik uppgick motsvarande andel sådana ingripanden till omkring 90 procent. I fråga om övriga återkallelsegrundande brott tedde sig siffrorna något annorlunda. Interimistisk återkallelse skedde här i omkring 25 procent och omhändertagande i endast omkring 2 procent av återkallelsefallen. När det gäller fall av upprepade trafikbrott var det ganska ovanligt med interimistiskt ingripande, vilket kan utläsas av att interimistisk återkallelse skedde i 12 procent och omhändertagande i en procent av fallen.

Kommittéförslaget. Betydande vinster skulle kunna uppnås i fråga om snabbheten i ingripandet om handläggningen av vissa mål kunde ske inför någon typ av snabbdomsto-

lar. Ett snabbt körkortsingripande måste emellertid kunna komma till stånd även i andra fall än sådana som kan handläggas av sådan domstol. Kommitténs förslag att återkallelsefrågor i anledning av trafikbrott skall handläggas av domstol har krävt en anpassning av de provisoriska ingripandena till brottmålsprocessen. De nya reglerna har konstruerats med principerna för redan existerande säkerhets- eller tvångsåtgärder som förebild. Mönstret är enligt Olivecrona ungefär följande (Rättegången i brottmål enligt RB, 1968, s. 248):

1. åtgärden beslutas av rätten efter förhandling,

2. provisorisk åtgärd beslutas av undersökningsledaren eller åklagaren,

3. vid fara i dröjsmål får provisorisk åtgärd omedelbart vidtas av polisman,

4. i de båda sistnämnda fallen skall frågan inom kort frist kunna komma under rättens avgörande,

5. rätten skall då målet avgöres pröva huruvida åtgärden skall bestå.

Kommittén har valt att kalla det provisoriska körkortsingripandet på grund av brott för omhändertagande av körkort. Åtgärden har denna benämning till dess rätten i samband med målets avgörande fattar sitt slutliga beslut, varefter eventuellt ingripande sker i form av körkortsåterkallelse.

Förutsättningarna för omhändertagande anges i 1 §. I 2–4 §§ regleras frågorna om vem som äger besluta om åtgärden. Kommittén har vidare bland de processuella reglerna i 5–9 §§ intagit bestämmelser som avses garantera att mål där ett körkortsomhändertagande föreligger behandlas utan onödigt dröjsmål.

De frister som kommittén föreslår för olika åtgärder har enligt kommitténs mening en väsentlig betydelse. Det har av skilda befattningshavare vid länsstyrelse omvittnats, att vetskapen om de för närvarande mycket långa handläggningstiderna inger stor olust hos den som har att ta ställning i fråga om interimistisk återkallelse. Denna olustkänsla bidrar till att antalet sådana återkallelser begränsas. Därmed minskar effektiviteten i systemet.

Den väsentligaste betydelsen har naturligtvis dock en snabb handläggning såsom rättssäkerhetsfaktor för den som drabbas av ett provisoriskt ingripande. Olägenheterna av nuvarande brister i detta hänseende kom till uttryck i det fall som hösten 1968 mycket flitigt kommenterades i massmedia. Det handlade om en 43-årig egen företagare. Han misstänktes för rattfylleri och körkortet omhändertogs den 5 mars 1968 och återkallades tills vidare den 11 i samma månad. Mot företagaren väckt åtal för rattfylleri ogillades genom dom den 20 juni 1968. Den 15 augusti 1968, sedan länsstyrelsen begärt lagakraftbevis men upplysts om att åklagaren fullföljt talan mot domen, beslöt länsstyrelsen att återställa körkortet. Företagaren hade då varit i avsaknad av sitt körkort mer än fem månader och, enligt egen uppgift, på grund därav nödgats att avveckla sin rörelse. Fallet kan icke betecknas som något extremfall, vilket i viss mån torde kunna utläsas av den undersökning kommittén verkställt rörande processiderna (10.6 i den allmänna motiveringen).

Det kan synas egendomligt att regler för en snabb handläggning av mål mot förare vars körkort provisoriskt återkallats icke tidigare införts och knappast ens allvarligt diskuterats. En förklaring torde vara den skarpa gräns man här dragit mellan förvaltningsprocessen och domstolsprocessen. Med tanke på det allvarliga ingrepp som fråntagandet av förarrätten innebär och i medvetande om att instrumentet för provisoriska åtgärder aldrig kan bli så perfekt att misstag uteslutes, ter det sig dock nödvändigt att regler som påskyndar handläggningen kommer till stånd.

Kommitténs förslag till frister för åtals väckande och hållande av huvudförhandling har utformats med målsättningen att slutligt avgörande skall kunna träffas inom en månad från den dag körkortet fräntogs föraren (6 och 8 §§). På förarens begäran skall dock frågan om omhändertagande prövas av rätten inom en vecka, om inte huvudförhandling hålles inom två veckor (5 §).

Paragrafen anger när omhändertagande av körkort skall ske.

Den första förutsättningen är att föraren är på sannolika skäl misstänkt för ett brott som enligt bestämmelserna i 3 kap. 1 § första och tredje stycket kan leda till körkortsåterkallelse. Det gäller både när brottet ensamt och när det endast tillsammans med tidigare trafikbrottslighet kan läggas till grund för ett beslut om körkortsåterkallelse. Hänvisningen till tredje stycket medför att omhändertagande kan ske också i anledning av brott i utlandet. Möjlighet härtill ges i de fall då information om utländsk dom för allvarligt trafikbrott inkommit och ett omedelbart ingripande anses påkallat. Den speciella promilleregeln i 5:1 andra stycket kan emellertid inte tillämpas på annat än brott mot just 4 § TL.

Det är kommitténs uppfattning, att man för ett interimistiskt körkortsingripande i anledning av brott icke bör kräva högre grad av misstanke i avseende på brottet än vad som krävs för de straffprocessuella tvångs- eller säkerhetsåtgärderna. Redan 1953 års trafiksäkerhetsutredning drog denna parallell (SOU 1957:18 s. 359). Det finns dock anledning att åter erinra om att såsom grundförutsättning för att en person skall kunna anhållas eller häktas gäller, att han är på sannolika skäl misstänkt för brott. Även om icke fulla häktningsskäl föreligger kan en misstänkt anhållas om det finnes vara av synnerlig vikt att han tages i förvar medan ytterligare utredning pågår. Är någon skäligen misstänkt för brott kan kvarstad läggas på hans egendom, om det skäligen kan befaras att han undandrager sig att gälta böter eller skadestånd. Vidare kan ett föremål tagas i beslag, om det skäligen kan antagas äga betydelse för utredning om brott eller vara förverkat på grund av brott. I fråga om relationen mellan de olika graderna av misstanke hänvisas till Olivecrona, Rättegången i brottmål enligt RB (1968) s. 221.

Mot bakgrunden av bl. a. nu angivna exempel föreslog trafiksäkerhetsutredningen

att 35 § VTF skulle erhålla ändrad lydelse bl. a. när det gällde förutsättningarna för omhändertagande av körkort vid grov vårdslöshet i trafik. Trafiksäkerhetsutredningen ansåg att omhändertagande borde ske när det på sannolika skäl kunde antagas, att föraren gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik.

Departementschefen (prop. 1958:69 s. 97) ansåg sig inte kunna tillstyrka trafiksäkerhetsutredningens förslag i detta hänseende och anförde: "Det synes mig knappast rimligt, att en förare skall kunna drabbas av den allvarliga påföljd, som mistning av körkortet mången gång innebär, endast därför att han misstänkes för t. ex. grov vårdslöshet i trafik. Minimikravet för att ett omhändertagande skall få ske bör enligt min mening vara, att föraren är klart bunden vid själva den gärning, som av polismyndigheten bedömes på angivet sätt." Fråga om tillämpningen har behandlats av JO i ämbetsberättelsen 1959 s. 330.

1957 års trafiknykterhetskommitté, som i sitt betänkande Nykterhet i trafik (SOU 1963:72) föreslog att allmän domstol skulle handlägga frågor om körkortsåterkallelse på grund av brott (utom fylleri), menade att återkallelse tills vidare skulle kunna beslutas av domstolen så snart det på sannolika skäl kunde antagas, att körkortet kom att slutligt återkallas, dock ej vid fall av upprepade förseelser. Trafiknykterhetskommittén föreslog också viss jämkning av omhändertagandereglererna. Innebörden av denna jämkning var att omhändertagande på grund av trafiknykterhetsbrott skulle ske endast då föraren inneburit en uppenbar fara för trafiksäkerheten. Mottagandet bland remissinstanserna var blandat. Förslaget medförde inte några författningsändringar.

Det är trafikmålskommitténs uppfattning, att förhållandena på trafikens område utvecklets på sådant sätt, att tiden nu är mogen för en strängare syn på dem som gör sig skyldiga till allvarliga överträdelser av trafikens regelsystem. Det måste anses befogat att de, även om de inte genast kan bindas vid brottet, får undvara körkortet under en

tid som kan anses rimlig för utredning i saken och vidare undersökning av hur det bör förfaras med körkortet. Kommitténs förslag måste vidare ses mot bakgrunden av att kommittén även föreslår regler som främjar en snabb handläggning av mål där ett körkortsomhändertagande föreligger. Betänkligheterna mot ett snabbt provisoriskt ingripande reduceras genom snabbhet i handläggningen. Kommittén ser det emellertid därjämte som en angelägenhet av största vikt att frågan om ersättning till dem som med orätt blir fråntagna körkortet får en tillfredsställande lösning. De därmed sammanhängande frågorna ligger dock utanför kommitténs kompetensområde. Frågan om ersättning för oriktiga omhändertaganden av körkort torde kunna lösas i principiell överensstämmelse med vad som kan komma att gälla för vissa obefogade frihetsinskränkningar. Rörande den senare frågan har ett betänkande nyligen avgivits (SOU 1972:73).

En andra förutsättning för beslut att omhändertaga körkort är att det kan antagas att det aktuella brottet, ensamt eller i förening med andra, kommer att leda till ovillkorlig körkortsåterkallelse. Kan en villkorlig körkortsåterkallelse förutses bli resultatet, skall omhändertagande således icke ske. Dock skall den speciella bestämmelsen i andra stycket vad gäller trafiknykterhetsbrott uppmärksammas.

Kommittén har icke ansett det motiverat att begränsa körkortsomhändertagandena i anledning av trafikbrott till fall av grov vårdslöshet i trafik eller trafiknykterhetsbrott. Förslaget innebär därför att ett beslut om omhändertagande kan grundas på varje trafikbrott som gör obligatorisk återkallelse sannolik.

När det gäller omhändertagande på grund av trafiknykterhetsbrott, bestående i att föraren överskridit tillåtna promillegränser, har kommittén ansett skäl föreligga att behålla gränsen för obligatoriskt omhändertagande vid 0,8 promille. Ett snabbt ställningstagande till omhändertagandefrågan tillåter inte att man ingår på en prövning av varje enskilt fall. Enligt kommitténs uppfatt-

ning bör omhändertagande kunna ske med utgångspunkt från förarens alkoholhalt. Det hade varit naturligt att knyta omhändertagandet till gränsen mellan rattonykterhet och rattfylleri. Denna gräns går emellertid i dag så högt som vid 1,5 promille. Ett interimistiskt ingripande måste anses motiverat vid betydligt lägre alkoholhalt. Av undersökningar som presenterats av trafiknykterhetsbrottskommittén kan utläsas, att kurvan för riskökningen i trafiken stiger kraftigt efter 0,8 promille (SOU 1970:61 s. 77 ff). Trots att kommittén föreslår att villkorlig återkallelse i betydande utsträckning skall kunna komma till användning vid alkoholhalter uppemot 1,2 promille, anser kommittén det lämpligast att tills vidare bibehålla gränsen för omhändertagande vid 0,8 promille. Den som färdats ute i trafiken efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten uppgår till 0,8 promille eller däröver får finna sig i att körkortet omhändertas i avbidan på att de närmare omständigheterna utreds. Frågan om en villkorlig körkortsåterkallelse skall kunna följa förutsätter vid promillebrott en noggrann prövning av domstol och kan inte avgöras på utredningsstadiet. Det bör vidare anmärkas att omhändertagande ibland bör komma till stånd även om föraren haft lägre alkoholhalt än 0,8 promille, t. ex. om brottet utgör återfall i trafiknykterhetsbrott.

2 §

Liksom när det gäller de straffprocessuella tvångsmedlen bör beslutet om körkortsomhändertagande komma så tidigt som möjligt i processen. Valet står då främst mellan att låta polismyndigheten eller undersökningsledaren vara första beslutsinstans.

Enligt 23 kap. 3 § första stycket rättegångsbalken inledes förundersökning i brottmål av polismyndighet eller vederbörande åklagare. Har förundersökning inletts av polismyndighet och är saken ej av enkel beskaffenhet skall ledningen av undersökningen övertagas av åklagaren så snart någon skäligen kan misstänkas för brottet. Riks-

åklagaren och rikspolisstyrelsen har gemensamt utarbetat anvisningar till ledning för avgörandet om saken är av enkel beskaffenhet samt beträffande vissa andra frågor i samband med förundersökningen (RÅ:s cirkulär A 23 och rikspolisstyrelsens allmänna meddelanden 1966:10). I anvisningarna anges som huvudregel att saken skall anses vara av enkel beskaffenhet när målet angår bl. a. brott mot trafikbrottslagen och vägtrafikförordningen. I anvisningarna har dock föreskrivits vissa undantag från huvudregeln. Åklagaren skall således inträda som undersökningsledare när t. ex. fråga uppstår om användande av tvångsmedel och det ankommer på undersökningsledaren att besluta därom jämlikt 24–28 kap. rättegångsbalken, dock ej i fråga om beslag när viss tidsfrist för åtals väckande icke är föreskriven eller i fråga om kroppsbesiktning (blodprov m. m.) vid brott mot 4 § trafikbrottslagen. Andra exempel på situationer där åklagaren skall inträda som undersökningsledare är när fråga uppkommer att offentlig försvarare bör förordnas under förundersökningen och när det visar sig att målet är svårbedömt eller det eljest med hänsyn till utredningens art och omfattning är påkallat.

Frågan om behörig första beslutsinstans är således till viss del en fråga om formell kompetensfördelning mellan åklagare och polismyndighet. När körkortsåterkallelseförfarandet inordnas i brottmålsprocessen måste det anses naturligt att beslutanderätten i fråga om körkortsomhändertagandet i huvudsak konstrueras enligt samma modell som gäller för övriga ingripanden av likartad karaktär. Kommittén har därför valt att låta undersökningsledaren vara första beslutsinstans. Uppkommer fråga om körkortsomhändertagande sedan åklagare övertagit ledningen av förundersökningen blir det hans sak att verkställa prövningen. I sista hand är det rätten som kan besluta.

Trots att körkortsomhändertagande enligt kommitténs förslag företer många likheter med de tvångsåtgärder som enligt gällande regler anses böra motivera att åklagaren övertar ledningen av förundersökningen (se

t. ex. reglerna om viss tid för åtals väckande och huvudförhandling), anser kommittén att förslaget inte behöver få sådan konsekvens när det gäller trafikmålen.

Kommittén vill först erinra om att omhändertagandebeslut enligt gällande rätt fattas av polismyndigheten. Man har där vunnit stor erfarenhet när det gäller att göra de erforderliga bedömningarna. Denna erfarenhet bör om möjligt utnyttjas.

Vidare har man redan nu undantagit beslut om blodprov vid brott mot 4 § trafikbrottslagen från principen att tvångsåtgärder skall beslutas av åklagaren. Mot bakgrunden av att för närvarande de utan jämförelse flesta omhändertagandena av körkort sker efter trafiknykterhetsbrott och grundas på resultatet av blodanalys torde de också i fortsättningen utan olägenhet kunna beslutas av polismyndigheten i dess egenskap av undersökningsledare.

I den mån de anförda synpunkterna anses innebära en utvidgning av polismyndighetens befogenheter att leda förundersökning må det konstateras, att detta torde vara i överensstämmelse med nu rådande tendenser i utvecklingen. Departementschefen har således i direktiven till en den 27 november 1970 tillkallad utredning rörande frågan om åtalsunderlåtelse uttalat, att en reform av reglerna om åtal och förundersökning kan komma att medföra en omprövning av kompetensfördelningen mellan åklagare och polismyndighet samt att befogenheten för polismyndighet att inom vissa gränser leda och nedlägga förundersökning bör närmare prövas.

3 §

I 3 § finns regler som gör det möjligt för polisman att meddela beslut om körkortsomhändertagande i situationer då beslut av undersökningsledaren eller åklagaren ej kan avvaktas. Polismannen torde dock oftast ha möjlighet att rådfråga tjänstgörande polisbefäl, t. ex. via radio.

En första förutsättning för regelns tillämpning är, att undersökningsledare eller åklaga-

re icke är tillgänglig för att pröva frågan. En andra förutsättning är att den begångna överträdelsen är så kvalificerad, att ett omedelbart ingripande ses som nödvändigt. Det har ej ansetts nödvändigt att uttryckligen framhålla detta i lagtexten. Ett körkortsomhändertagande kan således ersätta anhållande eller annat tvångsmedel då det gäller att hindra en påverkad förare från att fortsätta färden. Regeln kan i viss utsträckning fungera som ett komplement till stadgandet i 28 § 2 mom. VTF, som ger polisman rätt att i vissa angivna situationer förbjuda och hindra en person från att föra fordon. Om verkställandet av ett beslut om omhändertagande kan antagas försvåras eller omöjliggöras genom dröjsmål, t. ex. på grund av att föraren är på väg till annat land, bör polisman kunna fatta ett beslut omedelbart.

I andra stycket föreskrivs att beslutet skyndsamt skall anmälas för undersökningsledaren eller åklagaren. Anmälan sker enklast genom att upprättade handlingar omedelbart överlämnas.

4 §

De i denna och följande paragrafer intagna processuella bestämmelserna har formulerats med reglerna för straffprocessuella tvångsmedel, närmast beslag, som förebild.

Först sedan åtal väckts kan rätten ex officio upptaga frågan om körkortsomhändertagande. Väcker sådan fråga dessförinnan skall den av rätten prövas vid förhandling. Vid förhandlingen skall dittills framkommet material presenteras och läggas till grund för avgörandet huruvida förutsättningar för omhändertagande föreligger, dvs. om föraren är på sannolika skäl misstänkt för ett brott, som föranleder ovillkorlig körkortsåterkallelse.

Genom hänvisningen i andra stycket sista punkten kommer reglerna för häktningsförhandling (och förhandling rörande annat straffprocessuellt tvångsmedel) att gälla också för förhandling angående omhändertagande av körkort.

5 §

Denna paragraf innehåller reglerna för förarens möjlighet att hos rätten begära prövning av ett omhändertagandebeslut som meddelats av undersökningsledaren eller åklagaren. Endast föraren själv eller legal ställföreträdare för honom äger göra framställning om rättens prövning. Sådan behörighet tillkommer således icke annan intressent, t. ex. arbetsgivaren.

Även i denna situation skall frågan om omhändertagande avgöras vid förhandling. Kommittén föreslår att sådan förhandling skall hållas inom en vecka från det framställning om prövning inkom från föraren. Om huvudförhandling hålles inom två veckor bör dock prövning vid denna anses tillfyllest. De föreslagna tiderna anknyter icke direkt till någon av de frister som gäller för de straffprocessuella tvångsmedlen. Tiderna skall ses mot bakgrunden av kommitténs målsättning att, såsom angivits under kapitelrubriken, körkortsfrågan skall vara avgjord inom en månad från den dag föraren framtogs rätten att föra körkortspliktigt fordon.

Även om huvudförhandling kommer till stånd inom två veckor kan anledning finnas att hålla särskild förhandling. Rätten har att med beaktande av samtliga omständigheter avgöra om särskild förhandling bör äga rum. Ger t. ex. handlingarna i målet vid handen att omhändertagandet kan komma att hävas, kräver hänsynen till den misstänktes intressen att körkortsfrågan prövas snarast möjligt.

6 §

Normalt torde varken åklagaren eller föraren ha anledning att underställa frågan om omhändertagande av körkortet rättens prövning. Även om så icke är fallet bör målet handläggas skyndsamt. Hänsynen till föraren motiverar detta. Mycket få förare har sådan insikt i de regler som kan bli tillämpliga att de förmår avgöra om ingripandet mot dem är befogat. Om de låter sig nöja med en provisorisk åtgärd bör det inte medföra oskäligt

långvariga konsekvenser. Kommittén föreslår därför att i de fall då icke rätten beslutat om omhändertagandet, dvs. i det antagna normalfallet, åtal i målet skall väckas inom två veckor från beslutet att omhändertaga förarens körkort.

7 §

Denna paragraf överensstämmer helt med vad som gäller vid de straffprocessuella tvångsåtgärderna. Det organ som beslutat om ett omhändertagande kan också själv häva beslutet. Efter framställning som avses i 5 § kan rätten naturligtvis dessutom häva ett omhändertagande som beslutats av undersökningsledaren eller åklagaren. Det får vidare anses ligga i sakens natur att åklagaren, om den fortsatta utredningen i målet ger anledning därtill, kan häva ett omhändertagandebeslut som meddelats av polismyndighet i dess egen- skap av undersökningsledare.

8 §

Om ej längre uppskov är nödvändigt skall huvudförhandling i mål mot förare vars körkort omhändertagits hållas inom två veckor från det åtalet väcktes. Längre uppskov kan vara motiverat av utredningsskäl. Det kan t. ex. vara fråga om personundersökning eller annan undersökning som föraren skall genomgå. Personundersökning bör dock normalt hinnas med. Vidare kan föraren önska att huvudförhandlingen förläggas till en senare tidpunkt om han anser att han eljest icke får skäligen rådrom för att förbereda sitt försvar eller för att anskaffa bevisning. Har föraren skadats i samband med den trafik- händelse som föranlett åtalet kan uppskov bli nödvändigt.

Kommittén är medveten om de problem som de föreslagna reglerna kan vålla för planeringen av domstolsarbetet. Vid många domstolar är dock anhopningen av mål så stor att någon form av prioritering måste ske. Det måste vara lagstiftarnas uppgift att sätta upp riktlinjer för denna prioritering. Från såväl reaktions- som rättssäkerhetssyn-

punkt är en snabb handläggning önskvärd. Det är dock nödvändigt att en trafikförseelse, som enbart kommer att föranleda körkortsprickar, får stå tillbaka för ett mål där åklagaren yrkar körkortsåterkallelse. Det måste också understrykas, att en snabb handläggning inte i och för sig innebär någon ökad arbetsbelastning.

De handläggande organen måste, om uppskov med huvudförhandlingen medges, eller om beslutet överklagas, vara uppmärksamma på att tiden för omhändertagandet icke kommer att överstiga den i praxis tillämpade spärrtiden för motsvarande fall. Omhändertagandebeslutet bör i så fall hävas. (Jfr skrivelse från länsstyrelsen i Gotlands län, anmärkt under kapitelrubriken.) Om ett återkallelsebeslut senare kommer till stånd får tiden för omhändertagandet beaktas. Se kommentaren till 4.4.

9 §

De i det föregående upptagna reglerna i 5 kap. avser handläggningen av omhändertagandefrågan när den uppkommer på förundersökningsstadiet i ett trafikmål eller eljest innan målet slutligt avgjorts. I 9 § uttalas att motsvarande regelsystem skall användas då omhändertagandefrågan uppkommer i samband med särskild talan om körkortsåterkallelse. Det gäller således då åklagaren tar upp frågan om körkortsåterkallelse på grund av upprepade trafikbrott (3:1 första stycket 5) och trafikbrott utomlands (3:1 tredje stycket).

10 §

I 10 § första stycket anges att talan mot underrätts beslut under rättegången skall föras särskilt (jfr RB 49:4).

Andra stycket innehåller en begränsning av åklagarens möjlighet att fullfölja talan om hovrättens beslut angående omhändertagande gått honom emot (jfr RB 54:5).

Tredje stycket anger att rätten att föra talan mot beslut att omhändertaga körkort inte är tidsbegränsad (jfr RB 52:1 första

stycket). Man är ej heller bunden av instansordningen.

11 §

Bestämmelsen överensstämmer med vad som för närvarande gäller för häktning och reseförbud. Regler om erforderlig förtur får införas i hovrätternas arbetsordning (jfr RB 52:7).

6 kap. Rättegångsbestämmelser m. m.

Kommittén skall inledningsvis beröra några problem som aktualiseras vid utformandet av körkortsprocessen, men som icke föranlett några förslag om specialregler. Kommittén har i dessa delar ansett att det rådande rättsläget kan accepteras. Tillämpningen i den nya körkortsprocessen torde dock behöva belysas.

Yrkande om körkortsåterkallelse i stämningsansökan? Bestämmelser om vad stämningsansökan skall innehålla återfinns i RB 45:4. Där uppställs ej något krav på att åklagaren skall beröra frågor om påföljd eller särskilda rättsverkningar.¹

Detta innebär att åklagaren ej tar med yrkande om t. ex. frihetsstraff i stämningsansökan. Det föreligger ej heller något krav att yrkande om t. ex. förvisning, förverkande eller avsättning skall framställas. Rätten är — oberoende av yrkande — berättigad att överväga och ådöma vilken påföljd som helst. Även frågor om förverkande och förvisning har rätten att pröva ex officio.

Vad gäller frågan om förvisning har emellertid RÅ i två cirkulär (RÅ nr 81 och 97) till rikets åklagare bl. a. uttalat, att yrkande om förvisning bör göras redan i stämningsansökan. Om det av särskilda skäl är tveksamt om förvisning bör ske, bör enligt RÅ åklagaren i stämningsansökan ange, att fråga om förvisning kan uppkomma i målet. Saknar åklagaren anledning att yrka förvisning kan det finnas skäl att också ange detta i stämningsansökan. Vid huvudförhandlingen i målet bör åklagaren enligt RÅ slutgiltigt ange sin ståndpunkt i förvisningsfrågan.

Som framgått är den allmänna principen att det inte finns någon skyldighet för åklagare att, i stämningsansökan eller eljest, i första instans yrka viss påföljd eller viss särskild rättsverkan. Domstolen är heller inte i något avseende bunden av yrkande vare sig vad gäller valet av påföljd eller vad gäller särskild rättsverkan. Allmänt kan på grund av bl. a. dessa förhållanden sägas att den ackusatoriska principen ej tillämpas i påföljdsdelen av brottmålsprocessen. Domstolen har i stället en vittgående skyldighet till officialprövning. Denna skyldighet tar sig bl. a. det uttrycket, att domstolen förbereder påföljdsvalet genom att förordna om personutredning etc.

Om körkortsingripande skall beslutas i brottmålsprocessen bör därför domstolen i princip kunna ta upp frågan även utan särskilt yrkande. Det bör inte utan mycket starka skäl införas en ny princip, som står i bjärt kontrast mot den sedan gammalt tillämpade principen om domstolens officialprövning. En sådan princip skulle teoretiskt kunna medföra komplikationer, eftersom domstolen inte är bunden av åklagarens yrkande i fråga om brottsrubriceringen. Det skulle kunna inträffa att domstolen bedömer brottet vara sådant att körkortsingripande är obligatoriskt trots att åklagaren bedömt brottet vara mindre allvarligt och därför ej yrkat körkortsåterkallelse. För detta fall synes det alldeles uppenbart att körkortsingripande måste kunna ske oavsett om yrkande framställts.

Även om således domstolens obundenhet av åklagarens yrkande bör behållas även i körkortsfrågan måste kravet från den enskilde att före huvudförhandlingen få kännedom om huruvida det är aktuellt med körkortsingripande tillgodoses. RÅ:s instruktion till åklagarna har enligt uppgifter, som under hand inhämtats från åklagarmyndigheten i

¹ Se i denna fråga bl. a. Ekelöf, Rättegång, femte häftet (1966) s. 125 och Olivecrona, Rättegången i brottmål enligt RB (1968) s. 271 samt Elwing i Tidskrift för Sveriges Advokatsamfund 1962 s. 225 ff.

Stockholm, lett till att förvisningsfrågan praktiskt taget aldrig blir aktuell i andra mål än de där sådant yrkande framställts av åklagaren.

En sådan anvisning från RÅ synes vara en praktisk lösning även i fråga om körkortsingripande. Det torde i trafikmål vara lämpligt, att åklagaren i stämningsansökan i förekommande fall anger yrkande om körkortsingripande. Genom en sådan underrättelseplikt från åklagare har frågan om den enskildes information i praktiken lösts för det alldeles övervägande antalet fall. Det torde, om RÅ utfärdar en sådan rekommendation, endast i rena undantagsfall förekomma att körkortsfrågan aktualiseras först vid huvudförhandlingen. Skulle så ändå bli fallet måste föraren ges tillfälle att förbereda sin talan, varför det kan bli nödvändigt att inställa förhandlingen. Anteckning om åklagarens yrkande skall göras i protokollet.

Förenklad dom. Enligt RB 30:6 må i mål, som rör allenast ansvar för brott, om den tilltalade erkänt gärningen och annan brottspåföljd än böter ej dömes ut, domen utfärdas i förenklad form.¹

Denna bestämmelse torde böra förstås på det sättet att förenklad dom kan användas i brottmål, där endast ansvars- och alltså inte skadeståndsyrkande framställs. Däremot har det inte någon betydelse om även särskild rättsverkan aktualiseras genom yrkande eller eljest. Detta påverkar således ej möjligheten att använda förenklad dom. Vidare kan anmärkas att uttrycket brottspåföljd här torde ha använts i samma betydelse som i brottsbalken (se prop. 1964:10 s. 150).

Kommittén har redan i betänkandet Förundersökning (SOU 1967:59 s. 375–381) närmare utvecklat allmänna synpunkter på frågan om förenklad domsskrivning. Utgångspunkt bör enligt kommitténs uppfattning vara en viss återhållsamhet i fråga om kravet på beslutsmotivering. Samtidigt bör självfallet tillses att den dömde i de bestridda fallen får tillräcklig information om skälen för domslutet.

Kommittén finner det icke motiverat att i detta hänseende föreslå särskilda regler för

domar, vari ingår beslut om ovillkorlig eller villkorlig körkortsåterkallelse. Det ligger enligt kommitténs uppfattning i sakens natur att dom i förenklad form icke kan användas när körkortsfrågan varit tvistig och beslutet föregåtts av ingående förhandling.

Förenklad handläggning i hovrätt. Enligt RB 51:21 äger hovrätten utan huvudförhandling företa vademål till avgörande, om talan av åklagaren föres allenast till den tilltalades förmån eller talan, som föres av den tilltalade, biträts av motparten.

Har underrätten frikänt den tilltalade eller eftergivit påföljd för brottet eller funnit honom vara på grund av själslig abnormitet fri från påföljd eller dömt honom till böter eller fällt honom till vite och förekommer ej anledning till ådömande av svårare straff än nu sagts eller att ådöma annan påföljd, må målet avgöras utan huvudförhandling. (Angående tolkningen av uttrycket påföljd se prop. 1964:10 s. 151.)

Kommittén har övervägt om det i de fall körkortsingripande beslutats i underrätt bör vara möjligt att i hovrätt avgöra målet på handlingarna i något annat fall än som anges i RB 51:21 första stycket. Som framgår av redovisningen av gällande rätt kan hovrätt aldrig i andra fall än nyss angetts avgöra ett vademål om t. ex frihetsstraff utan att hålla huvudförhandling. Däremot finns ej samma krav på handläggningen i hovrätt i fråga om bötesmål. Med hänsyn till att det f. n. praktiskt taget aldrig förekommer förhandling i andra instans i körkortsfallen, anser kommittén det icke motiverat att föreslå bindande regler om förhandling i hovrätt, när körkortsfråga förekommer i bötesmål. Frågan därom får bli beroende av en lämplighetsprövning från fall till fall.

Reformatio in peius. I fråga om körkortsåterkallelsens eller körkortsspärrens förhållande till förbudet mot reformatio in peius hänvisas till Elwings översikt (6:4). Där formuleras slutsatsen att körkortsåterkallelse som beslutas i brottmålsprocessen bör gå in

¹ Jfr även RB 6:1 tredje stycket.

under eller likställas med det i RB 51:25 använda begreppet brottspåföljd.

Körkortsindragning

1 §

I kapitlets 1 § finns forumregler för körkortsindragning, varmed också avses indragning tills vidare.

Enligt gällande rätt skall indragnings- eller återkallelsefrågor handläggas av länsrätten i det län, vars länsstyrelse utfärdat körkortet.

Kommitténs förslag till forumregler överensstämmer med de tankegångar som framförts av körkortsutredningen (SOU 1970:26 s. 12):

Införandet av ett centralt register medför nämligen att det inte längre finns anledning att bibehålla den nuvarande ordningen enligt vilken omprövning av körkortsinnehav skall handläggas av den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Denna ordning medför att sådana ärenden ofta handläggs av en länsstyrelse långt borta från körkortsinnehavarens aktuella bostadsort, vilket försvårar kontakten mellan den enskilde och myndigheten liksom utredningen i ärendet. Som huvudregel föreslås att inte bara ansökan om körkort utan även omprövning av körkortsinnehav skall prövas av länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven. Om sökanden eller körkortsinnehavaren vistas i annat län bör ärendet dock kunna handläggas hos länsstyrelsen i detta län.

Trafikmålskommittén har icke ansett det erforderligt att ge särskilda regler för rätten att överflytta ett ärende till annan behörig länsrätt. Rätten till en sådan åtgärd tillkommer länsrätten utan särskild föreskrift där-om. Om flera är behöriga bör de samråda. (Jfr 42 § åklagarinstruktionen.)

2 §

Reglerna i 2 § avses till sitt innehåll motsvara nu gällande stadganden i 33 § 1 mom. VTF, dock endast såvitt avser körkortsindragning.¹

Även efter länsrättsreformen är det länsstyrelsen som har att förbereda ärenden an-

gående körkortsingripande. Utan att det — såsom f. n. — uttryckligen anges i lagtexten, måste länsstyrelsen vidtaga sina åtgärder på grundval av de underrättelser som erhålles om föraren. I förevarande sammanhang är det särskilt upplysningar från t. ex. läkare och polis som är av intresse. Frågan om en utvidgad anmälningsplikt för läkare behandlas i annat sammanhang (se 5.2.5 i detta betänkande). I betänkandet Trafikmål har kommittén uttalat, att polismyndigheten i högre grad än för närvarande borde inrikta sig på frågan om anledning föreligger till *undersökning* av vederbörandes lämplighet som förare, utan att frågan om körkortsingripande sköts i förgrunden (SOU 1963:27 s. 45).

Det är mot bakgrunden av nyss anförda synpunkter man också skall se kommitténs förslag att länsstyrelsen skall kunna förordna om förarundersökning hos trafikkonsulent. Kommittén vill med skärpa betona, att det primära syftet med denna undersökning skall vara att finna medel och metoder som bidrar till att föraren kan behålla sitt körkort. Resultatet av undersökningen kan därför ofta antagas bli att körkortsmyndigheten förenar det fortsatta körkortsinnehavet med föreskrifter i enlighet med vad som sägs i 1:6. Även 1953 års trafiksäkerhetsutredning var i någon mån inne på liknande tankegångar (SOU 1957:18 s. 341). Då det hittills icke funnits någon motsvarighet till kommitténs trafik konsulenter, har emellertid de praktiska möjligheterna att lämna föraren hjälp varit så gott som obefintliga. Närmare föreskrifter om undersökningen måste utfärdas.

3 §

Behovet av en företrädare för det allmännas intressen har länge gjort sig gällande i körkortsprocessen. Den bristande enhetligheten i nuvarande praxis torde i stor utsträckning ha sin orsak i bristen på sådan företrädare.

¹ Frågor om tillämpningen av gällande rätt har be-lysts av JO, 1965 s. 531.

För återkallelsefrågorna löses problemet i kommitténs förslag genom åklagarens roll i brottmålsprocessen. I fråga om körkortsindragningar och andra beslut i körkortsfrågor av länsrätt och kammarrätt föreslår kommittén i 3 § en regel som ger trafiksäkerhetsverket rätt att föra talan däremot. Den närmare bakgrunden till förslaget presenteras i avsnitt 4.3.7 i den allmänna motiveringen.

Körkortsåterkallelse och körkortsspärr

4 §

Kommitténs principiella inställning är att frågorna om straff och körkortsingripande i anledning av trafikbrott skall avgöras samtidigt. Denna princip måste ses som grundläggande för det system som kommittén byggt upp.

En konsekvens av detta ställningstagande blir också att den enskilde i allmänhet ej skall behöva riskera att körkortsfrågan tas upp i efterhand, dvs. sedan ansvarsfrågan avgjorts. Det finns därför i brottmålsprocessen en skyldighet för beslutsorganet (domstolen i brottmålet, åklagaren vid utfärdande av strafföreläggande och polismannen vid utfärdande av ordningsföreläggande) att utan särskilt yrkande pröva om en återkallelse-situation föreligger. I fall av upprepad brottslighet kommer pricksystemet att väsentligt underlätta denna prövning. För domstol och åklagare kan det t. o. m. sägas att det praktiskt taget alltid finns fullständig information om tidigare brottslighet och att därför en samtidig prövning kan ske.

Det finns emellertid fall där det är svårt att helt tillfredsställa det tidigare uttalade principiella önskemålet. Beslutsmyndigheten behöver ej alltid ha en fullständig information om de trafikbrott som den misstänkte tidigare gjort sig skyldig till. Detta gäller särskilt i de fall där polismannen utfärdar ett ordningsföreläggande på gatan (se specialmotiveringen till 8 § prickkungörelsen).

Kommittén föreslår därför en undantagsregel, som tagits upp i 4 § första stycket. Enligt denna bestämmelse skall åklagare i

vissa fall ha en möjlighet att föra särskild talan om körkortsåterkallelse vid domstol. Eftersom det endast är i återfallssituationer som återkallelsefrågan ej kan prövas i omedelbart samband med att ansvarsfrågan avgörs, skall undantagsregeln endast tillämpas i fall som avses i 3 kap. 1 § första stycket 5.

En förutsättning för att åklagaren skall få föra talan om återkallelse är att denna fråga ej tidigare prövats. En sådan prövning kan ha ägt rum utan att detta direkt framgår av domstolens dom eller åklagarens strafföreläggande. Under vissa omständigheter bör då domstolens tystnad verka till den dömdes förmån. Om det av domstolens akt framgår att domstolen haft fullständig kännedom om tidigare brottslighet – t. ex. genom ett körkortsregisterutdrag – får det sålunda presumeras att domstolen tagit ställning till återkallelsefrågan och funnit att återkallelse ej bör beslutas. Kommittén vill i övrigt för tolkningen av 4 § hänvisa till en bestämmelse i BrB 20:15 med motsvarande innehåll.

Liksom i det fall som avses i brottsbalken medför bestämmelsen i 4 § att hänsyn ej kan tas till körkortsingripandet vid bestämmande av det allmänna straffet. Denna olägenhet har emellertid begränsad betydelse eftersom det i fall som avses i 4 § genomgående utdöms relativt låga bötesstraff.

I andra stycket av 4 § föreslår kommittén en regel som ger motsvarande möjlighet att i efterhand yrka körkortsspärr för den som ej innehar körkort. Det torde främst bli i anledning av framställning från länsstyrelse enligt 4:13 KL som det kan bli aktuellt att tillämpa möjligheten till särskild talan enligt 4 § andra stycket.

5 §

Bestämmelsen i 3:1 tredje stycket KL ger möjlighet till körkortsingripande i anledning av utländsk dom för trafikbrott. I 5 § anges att talan om körkortsåterkallelse eller körkortsspärr i anledning av sådan dom skall föras särskilt av allmän åklagare. Bestämmelsen har icke inkluderats i 4 §, eftersom

utländsk dom icke torde ha samma res judicata-effekt som en svensk. Bestämmelserna utgör därför inte något undantag från res judicata-regeln. Detta undantag är huvud-innehållet i 4 §.

6 §

I 3:7 ges olika möjligheter till åtgärder mot den som meddelats villkorlig körkortsåterkallelse. Fråga om sådana åtgärder kan uppkomma i anledning av att föraren har brustit i vad som ålagts honom i anledning av den villkorliga körkortsåterkallelsen eller har återfallit i trafikbrott. I förstnämnda fall måste talan om åtgärd föras särskilt. I 6 § anges att den skall föras av allmän åklagare.

7 §

I de fall då yrkande om körkortsåtgärd föras i samband med åtal för trafikbrott kommer forumreglerna för brottmål att gälla. I 7 § ges forumregler för de fall då åklagare för särskild talan om körkortsåtgärd. Huvudregeln är att sådan talan skall handläggas där föraren är mantalsskriven.

I *andra stycket* av paragrafen har behandlats de fall där samtidigt fråga om ansvar för trafikbrott handläggs inför annan domstol än den som avses i första stycket. Det kan här ofta vara lämpligt att genomföra en gemensam handläggning. (Jfr BrB 38:3 fjärde stycket.) Bestämmelsen i andra stycket kan också vara tillämplig t. ex. då tillsynen över förare som meddelats villkorlig körkortsåterkallelse anordnats på annan ort än mantals-skrivningsorten. Det kan då ofta vara lämpligt att frågan om åtgärder beträffande föraren handläggs av rätten i den ort där föraren vistas och trafikkonsulenten har sitt verksamhetsområde.

8 §

I 3:7 och 4:7 föreskrives, att talan om åtgärd enligt samma paragrafer skall vara anhängig-gjord inom viss tid.

Kommittén har ansett det motiverat att i

detta sammanhang anse att talan är anhängiggjord först när föraren erhållit känne-dom om den. Jämför motsvarande regel vid bl. a. villkorlig dom och skyddstillsyn i BrB 38:5.

I BrB 38:10 föreskrives att varning som beslutas av domstol eller övervakningsnämnd utan dröjsmål skall meddelas den dömde personligen samt att det, om varningen ej kan meddelas i samband med beslutet, må överlämnas åt annan domstol eller övervakningsnämnd att meddela den. Bestämmelsen innebär således att den dömde alltid måste inställa sig inför någon myndighet för att där muntligen erhålla del av varningen.

Kommittén har icke funnit det motiverat att föreslå samma stränga formkrav för del-givning av varning i samband med villkorlig körkortsåterkallelse. Det är dock kommit-téns uppfattning att sådan varning i över-vägande antalet fall bör och kommer att meddelas i samband med förhandling där föraren är närvarande. Om föraren icke är tillstädes bör varningen dock kunna delges honom genom överlämnandet av ett särskilt varningsmeddelande. Ofta kan delgivningen ske genom trafikkonsulent, som kan komplettera det skriftliga beskedet genom att svara på frågor och ge anvisningar.

9 §

Paragrafen innehåller regler om behörig domstol när det gäller talan om nedsättning av tiden för körkortsspärr (4:11) och frågor om samordning av två beslut om körkortsspärr enligt 4:8 eller 9. (Jfr BrB 34:3 och 4.)

10 §

Kommittén har i den allmänna motiveringen (4.3.6.2) redovisat skälen för att nämnd bör medverka i avgörandet av körkortsfrågor och för önskemålet om särskild sakkunskap i nämnden (4.3.6.1). Med fråga om körkorts-återkallelse avses i första stycket också fråga om villkorlig körkortsåterkallelse och åtgärder i anslutning till en sådan (3:5 och 7).

Möjligheten för tingsnotarie att handlägga

mål där körkortsåterkallelse är aktuell är mycket begränsad redan på grund av gällande bestämmelser. Emellertid kan körkortsåterkallelse bli aktuell även vid vissa allvarigare brott mot vägtrafikförordningen. Dessa faller inom tingsnotaries kompetensområde. Som exempel på sådana brott kan nämnas de grövsta hastighetsöverträdelserna i fall där vårdslöshet i trafik ej anses föreligga. Som redan tidigare anmärkts kan det anses uppenbart att fråga om körkortsåterkallelse så gott som undantagslöst ej kommer att aktualiseras i andra mål än där yrkande om sådant ingripande framställts av åklagare. Detta innebär att en regel om att tingsnotarie ej må handlägga mål om anledning förekommer att besluta om körkortsåterkallelse eller körkortsspärr kan införas i tingsrättsinstruktionen utan att detta kan antas medföra några praktiska olägenheter. En sådan bestämmelse bör därför införas.

I *andra stycket* har kommittén gjort en inskränkning i tingsrätts möjlighet att besluta om körkortsspärr då föraren icke kommit tillstådes personligen. Förarens personliga närvaro torde alltid vara motiverad. I praktiken måste emellertid undantag från en sådan princip medges. Skälen för denna undantagsregel redovisas i avsnitt 4.3.8.1 i den allmänna motiveringen. Bestämmelsen tillåter att villkorlig körkortsåterkallelse beslutas även om föraren inte är närvarande. I allmänhet torde dock hans närvaro vara önskvärd av utredningsskäl. Särskild regel härom har inte ansetts erforderlig. Den nu redovisade regeln utgör ett komplement till RB 46:15 andra stycket.

Den allmänna handläggningsregeln i andra punkten motsvarar vad som föreskrives i RP 17 § första stycket. Det kan därför ifrågasättas om det är nödvändigt att ta med bestämmelsen i lagen. Kommittén har dock ansett att det från klarhetssynpunkt är till fördel att så sker. Till den särskilda körkortsförhandlingen kan förarens således kallas att personligen inställa sig. Han kan också hämtas till förhandlingen om han skulle utebli.

11 §

När det gäller omröstningsreglerna vill kommittén hänvisa till Elwings översikt (6.3). Av vad som där redovisas torde framgå att rättsläget måste bedömas som oklart. Kommittén anser att skälen för att rätten skall kunna rösta särskilt om körkortsåterkallelse och körkortsspärr är så starka, att en regel härom intagits i 11 §. Inte minst torde regeln om att körkortsspärrs effekt skall kunna påverka påföljden motivera en sådan särskild omröstning, då skiljaktigheter föreligger.

12 §

I 12 § första stycket har intagits en regel som i preskriptionshänseende jämställer körkortsåterkallelse med brottspåföljderna. Bestämmelsen har medtagits för att på ifrågasvarande punkt undanröja oklarhet, som eventuellt kan uppstå genom att bestämmelsen i 3:1 bara förutsätter att körkortsnehavaren "finnes skyldig" till trafikbrott, utan angivande av att straff skall kunna ådömas.

Ytterligare ett skäl för detta klagörande är att brottsbalken icke utesluter möjligheten att besluta om särskild rättsverkan i form av förverkande sedan den brottslige avlidit eller brottet preskriberats. Någon bestämmelse motsvarande BrB 36:9 saknar aktualitet när det gäller körkortsåterkallelse.

När det gäller åtgärder knutna till pricksystemet har kommittén föreslagit detaljerade regler för beräkning av förarens prickbelastning. De innebär att en överträdelse som är mer än tre år gammal inte kan beaktas.

I andra stycket föreskrives en preklusions-tid för rätten att föra särskild talan om körkortsåtgärd.

13 §

Enligt 3:4 andra stycket räknas vid villkorlig körkortsåterkallelse prövotiden från den dag rättens beslut i körkortsfrågan genom nöjdförklaring eller eljest vinner laga kraft mot föraren. Den sålunda föreslagna regeln mot-

svarar vad som gäller för beräkning av provotiden vid villkorlig dom och skyddstillsyn.

Bestämmelserna om nöjdförklaring i BrB 38:1 ger emellertid den dömde endast möjlighet att förklara sig nöjd med den honom ådömda påföljden. Eftersom körkortsåterkallelse icke är och icke föreslås bli en påföljd i brottsbalkens mening, omfattas den således icke av en nöjdförklaring enligt nämnda paragraf.

Kommittén har sett det som önskvärt att vid villkorlig körkortsåterkallelse bereda föraren möjlighet att på samma sätt som vid villkorlig dom och skyddstillsyn åstadkomma att provotiden börjar löpa omedelbart.

Ett alternativ till den föreslagna regeln kunde vara att i enlighet med vad som för övriga fall av körkortsingripande föreskrivits i 16 § låta provotiden vid villkorlig körkortsåterkallelse börja löpa omedelbart. Då det emellertid icke torde låta sig göra att vidtaga eventuella tillsynsåtgärder innan beslutet vunnit laga kraft har kommittén funnit en sådan regel olämplig.

Vissa jämkningar i kommitténs förslag kan bli nödvändiga om man vill nå fullständig överensstämmelse med de tankegångar som presenterats i en inom justitiedepartementet upprättad PM om avräkning av häktningstid m. m. Det gäller såväl frågan om nöjdförklarings innebörd som frågan om avräkning för tidigare avsaknad av körkortet om en villkorlig körkortsåterkallelse förklaras förverkad (DS Ju 1971:22).

Pricksystem

14 och 15 §§

I dessa paragrafer har grunderna för pricksystemet intagits. Systemets närmare innehåll presenteras i förslag till särskild kungörelse. Se även avsnitt 3.8.9 i den allmänna motiveringen.

I 15 § ges grunden för Kungl. Maj:ts rätt att i pricksystemet bygga in obligatoriskt teoretiskt förarprov vid viss belastningsnivå.

Övriga bestämmelser

16 §

Enligt gällande rätt träder beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort i kraft utan hinder av besvär, dock icke förrän den som avses med beslutet erhållit del av det (76 § VTF). Kommittén har icke avsett att göra någon ändring häri och har därför infört en regel med motsvarande innehåll i 16 §. Regeln kan anses motiverad också därav att besvär enbart över körkortsspärrs längd torde medföra att beslutet om återkallelse eller körkortsspärr i och för sig icke heller vunnit laga kraft. Såsom kommittén tidigare framhållit är det ett trafiksäkerhetsintresse att körkortsreaktionen inträder snabbt. En regel om omedelbart verkställande kan antagas motverka försök till uppskov genom okynnesöverklaganden. Föraren har möjlighet att i en besvärsprocess begära inhibition. I vederbörande arbetsordning bör ges regler om att handläggningen av sådant yrkande skall ske skyndsamt.

Beträffande villkorlig återkallelse har i 3:4 andra stycket intagits bestämmelse om att provotid skall räknas från den dag beslutet genom nöjdförklaring eller eljest vinner laga kraft. Detta står i överensstämmelse med vad som i andra jämförbara sammanhang ansetts mest ändamålsenligt (jfr beträffande villkorlig dom och skyddstillsyn BrB 27:3 och 28:4).

Delgivning av återkallelsebeslut kan i dag vålla stora svårigheter. Från länsstyrelsen i Stockholm har upplysts, att man fått ägna särskild uppmärksamhet åt en stor grupp fall, där föraren icke kunnat delgivas beslutet, oaktat hela den i praxis tillämpade väntetiden gått till ända. Ärendet har därvid upptagits till förnyad prövning. Preskriptionsregler för verkställigheten saknas för närvarande.

Om körkortsfrågan, såsom kommittén föreslår, handlägges i brottmålsprocessen, bortfaller de problem som en särskild delgivning av återkallelsebeslut medför. Reglerna för underrättelse om dom eller beslut kommer att gälla. När det gäller körkortsindrag-

ning föreligger icke något intresse att begränsa beslutet till att gälla viss tid, varför motsvarande problem icke uppkommer i det sammanhanget.

17 §

Även om det formellt inte har någon betydelse att föraren behåller körkortet efter ett beslut om återkallelse är det uppenbart, att det är av stor betydelse för trafikövervakningen att det avhändes honom. Det är för övrigt ett enligt många länsstyrelser uppfattning alltför ofta använt förfarande att anmäla körkortet förlorat, när det inträffat något som kan antagas föranleda ett körkortsingripande. Följer ett återkallelsebeslut, lämnas duplettkörkortet in till länsstyrelsen. Originalen kan därefter med viss möjlighet till framgång användas att visas upp vid trafikkontroller.

I den mycket stora grupp fall där körkortsingripande kan ske i omedelbart samband med att brottet uppdagas och den misstänkte anträffas, särskilt trafiknykterhetsbrotten, vållar saken inte några problem. I övriga fall delges beslut om omhändertagande eller återkallelse regelmässigt av polisman eller med delgivningsman, som skall överlämna beslutet till föraren och därvid också avkräva honom körkortet.

Enligt gällande rätt är föraren skyldig att vid beslut om återkallelse eller omhändertagande efter anmaning överlämna körkortet (33 § 4 mom. andra stycket och 35 § tredje stycket VTF).

I ämbetsberättelsen för 1965 (s. 514 ff) har JO behandlat frågan om man utan närmare utredning bör godtaga körkortsinnehavares uppgift att körkortet förkommit. JO uttalar som sin mening att körkortsinnehavaren bör höras om de närmare omständigheter, under vilka körkortet förlorats, de efterforskningar han gjort, de personer han tillfrågat rörande sin förlust, anledningen till att han icke begärt duplettkörkort osv.

I de fall då körkortet inte redan överlämnats vid tiden för återkallelse- eller omhändertagandebeslut delges f. n. beslutet regel-

mässigt med hjälp av delgivningsman. Denne skall överlämna beslutet till föraren personligen och begära att få körkortet.

I det av kommittén föreslagna systemet kommer återkallelsefrågan i större utsträckning än för närvarande att avgöras i förarens närvaro. Han kan då omedelbart delgivas beslutet och avkrävas körkortet eller, om han uppger att han förlorat det, höras närmare om förlusten. Ytterligare utredning skall därefter normalt icke behöva företagas.

Andra stycket motsvarar gällande rättsansvarsbestämmelse i 66 § 2 mom. andra stycket VTF. Kommittén har dock icke utrett frågan om fortsatt kriminalisering av underlåtenhet att på anmaning återlämna körkort. Ett alternativ kan vara att använda vitesföreläggande.

Nya regler för körkortet, såsom periodisk förnyelse och försvarade förfalskningsmöjligheter, kan komma att göra avhändandet av själva körkortshandlingen något mindre betydelsefullt än i dag. Med nuvarande kontrollsystem torde det dock även i fortsättningen vara att anse som ett viktigt led i ingripandet. Närmare regler om förfarandet bör utformas av Kungl. Maj:t.

18 §

Genom reglerna i 18 § befrias körkortsinnehavaren från skyldighet att inge ansökan om att återfå körkortet, när beslut om körkortsingripande upphävs. Skyldigheten att återställa körkortet är icke beroende av att hävningsbeslutet vunnit laga kraft. Har föraren anmält körkortet förlorat eller finns det av annan anledning icke tillgängligt för myndigheten bör föraren i samband med att han underrättas om hävningsbeslutet erinras om att han bör ansöka om duplettkörkort.

19 §

Kommittén har funnit det motiverat att föreslå en regel som ger de olika körkortsinstanserna möjlighet att få polishandräckning där föraren icke frivilligt vill inställa sig. Jfr BrB 38:12.

20 §

Enligt allmänt erkänd rättsgrundsats kan Kungl. Maj:t i statsrådet medge dispens från bestämmelse i författning som, med eller utan riksdagens hörande, utfärdats av Kungl. Maj:t ensam. Denna generella dispensmöjlighet bortfaller således vad gäller körkortreglerna om dessa, som kommittén föreslår, flyttas från VTF till en lag, och för dess bibehållande, helt eller delvis, krävs lagstiftning. Dessa frågor har behandlats av konstitutionsutskottet i utlåtande 1971:34, till vilket hänvisas (s. 9–11 och 43–47).

Kommittén har i 20 § föreslagit en regel som ger regeringen möjlighet att bevilja dispens från vissa av körkortskraven. Det gäller åldersgränserna i 1:4, beslut att utsätta viss tid innan ny körkortsansökan prövas (2:2) och skyldigheten att söka nytt körkort efter indragning som varat mer än sex månader eller tillkommit på förarens egen begäran (2:5).

När det gäller möjligheten att tillämpa nådeinstitutet i 26 § regeringsformen har kommittén kommit till slutsatsen att detta institut kommer att omfatta också körkortsåterkallelse som beslutas i brottmål. Kommittén grundar denna slutsats bl. a. på den omständigheten att förvisning ansetts kunna vara föremål för nåd (NJA 1954:450) liksom t. ex. skyldigheten att ersätta värdet av olovligt införda och sedan förskingrade spritdrycker (NJA 1950:63). Den genom BrB införda preciseringen av begreppen påföljd och särskild rättsverkan har inte föranlett någon ändring i angivna förhållande. Sådan särskild rättsverkan av brott som beslutas i brottmålsprocess torde således kunna bli föremål för nåd. Se närmare Malmgren m. fl., Sveriges grundlagar (11 uppl. 1971) s. 35–38.

21 §

De i lagen föreslagna reglerna kräver för att kunna tillämpas kompletteringar i flera hänseenden. Vissa sådana kompletteringar har förutskickats i den tidigare lagtexten, t. ex.

regler om övningskörning (1:10) och om pricksystemet (6:14–15). Därutöver erfordras emellertid regler för bl. a. utformningen av läkarintyg och förarprov, ansökningsförfarandet, hur körkortsfrågan skall beaktas vid förundersökningen i brottmål, allmän domstols möjligheter att begära yttrande från trafikkonsulent och lagens tillämpning i fråga om utländska körkort. Dessa och andra tillämpningsföreskrifter kan ges i kungörelseform.

Mot bakgrunden av vad som anförts under 4.3.8.2.2 i den allmänna motiveringen föreslår kommittén att 48:2 RB kompletteras med ett tredje stycke, som ger åklagare möjlighet att förelägga föraren ovillkorlig körkortsåterkallelse med körkortsspärr högst tre månader.

I enlighet med den i allmänna motiveringen redovisade tolkningen av uttrycket "annan sådan rättsverkan" i RB 48:2 andra stycket kan ordningsföreläggande icke användas vid brott som skall föranleda körkortsåterkallelse och körkortsspärr, om dessa åtgärder skall beslutas i brottmålsprocessen (jfr även 5 § ordningsbotskungörelsen). Det nu föreslagna tillägget till RB 48:2 medför inte någon ändring i detta förhållande. Kommittén har redan tidigare avvisat tanken på att ta med körkortsingripande i ordningsföreläggande. Se kommentaren till 3:1 3.

I RB 48:3 andra stycket anges att föreläggande, som godkänts, gäller som laga-kraftvunnen dom. Denna regel medför att vad kommittén föreskrivit i fråga om domar, som innehåller beslut om körkortsåterkallelse, har tillämpning också på strafföreläggande med sådant beslut.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:52) om skatterätt och länsrätt

Kommittén föreslår ändringar i 4 och 6 §§ lagen om skatterätt och länsrätt.

I 4 § anges vilka typer av mål som skall handläggas vid länsrätt. Ändringen är föranledd av kommitténs förslag att frågor om körkortsåterkallelse i anledning av trafikbrott skall handläggas vid allmän domstol. Länsrättens behörighet kommer enligt kommitténs förslag till terminologi att omfatta endast körkortsindragning. I ändringsförslaget har vidare beaktats, att de särskilda trafik- och turistkorten kan väntas bli avskaffade.

I 6 § första stycket 4 lagen om skatterätt och länsrätt anges att interimistiskt återkallelsebeslut kan meddelas utan medverkan av nämndemän, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas. Kommitténs förslag innebär att regeln skall gälla vid interimistisk körkortsindragning.

I specialmotiveringen till prickkungörelsen och i närmast följande avsnitt, som har rubriken Information om trafikanterna, behandlar kommittén de metoder genom vilka information skall erhållas om de trafikanter som det finns särskild anledning att uppmärksamma. Kommittén har övervägt att i en enhetlig kungörelse reglera alla de frågor som behandlas i dessa båda avsnitt. Detta har emellertid visat sig ej vara lämpligt med hänsyn till att olika frågor om t. ex. körkortsregister fortfarande är under utredning. Kriminaliseringen av fylleri är en annan fråga, som ej fått sin lösning, då detta skrivs. Socialstyrelsen överväger vidare reformer i fråga om läkares anmälningsplikt.

Kommittén har därför valt metoden att utan närmare precisering i författningstext ge sina synpunkter på hur informationen bör utformas. Eftersom emellertid systemet med körkortsprickar är helt nytt för vårt land, har kommittén ansett lämpligt att i denna del göra ett undantag och även utarbeta författningstext.

1 §

I anslutning till bestämmelsen i körkortslagen (3:1 första stycket 5) om förutsättningarna för körkortsingripande i anledning av upprepade trafikbrott har i denna paragraf angetts i vilka fall ett brott skall föranleda körkortsprickar. Beslutet om körkortspric-

kar är ett sådant beslut om särskild rättsverkan som avses i BrB 1:8.

De allmänna reglerna om särskild rättsverkan blir således tillämpliga även på beslutet om körkortsprickar. Detta innebär bl. a. att domstolens beslut kan överklagas. Visserligen skall i princip frågan om vilka prickar ett eller flera brott förskyller vara löst i denna kungörelse. Bestämmandet av prickar skall utgöra en direkt följd av att domstol funnit visst brott föreligga. Emellertid torde det ej kunna undvikas att tveksamhet kan uppstå i något fall. Det har för *dessa undantagsfall* ansetts lämpligast att prövningen sker enligt samma system som prövningen av brottet.

Avsikten är att pricksystemet skall omfatta sådana brott som avses i 3:1 första stycket 5 KL och 6:14 KL. I 2 § prickkungörelsen har därför endast tagits upp brott mot sådana bestämmelser som meddelats i trafiksäkerhetens intresse. Vissa av dessa bestämmelser avser inte enbart den motordrivna fordonstrafiken utan t. ex. även gående, cyklister. Det är därför nödvändigt att i 1 § prickkungörelsen göra den begränsningen att brottet skall ha "avsett trafik med motordrivet fordon". Detta uttryck används således synonymt med uttrycket den motordrivna fordonstrafiken i KL.

Från praktisk synpunkt är det dock inte nödvändigt med full överensstämmelse mellan berörda återkallelseregel i KL och pricksystemet. Som exempel på fall som faller

utanför pricksystemet men som omfattas av återkallelserregeln kan nämnas brott som avdömts utomlands (jfr. SFS 1971:965 och 3:1 tredje stycket KL). Det kan också anmärkas att det från teoretisk synpunkt inte finns något hinder för domstol att även i andra fall åberopa ett brott som grund för återkallelse, trots att det ej omfattas av pricksystemet. Den bedömning som Kungl. Maj:t gör vid utformningen av 2 § i denna kungörelse torde emellertid i praktiken bli avgörande för domstolarna vid tillämpning av 3:1 första stycket 5 KL.

I 1 § anges att pricksystemet endast omfattar körkortsinnehavare. Det har inte funnits anledning att ange körkortsprickar även vid brott som begås av den som inte innehar körkort. Ej heller har kommittén övervägt i vad mån innehavare av utländska körkort i ett senare skede skall omfattas av systemet. Denna fråga bör beaktas vid den utredning om utländska körkort som enligt kommittén torde bli nödvändig (se avsnitt 9 i allmänna motiveringen).

En förutsättning för att körkortsprickar skall beslutas är att någon *finnes skyldig* till brott som avses i 2 §. Körkortsprickar skall således beslutas även om påföljd ej utdömts. Detta innebär bl. a. att fall där påföljdseftergift meddelas omfattas av systemet. Däremot kan beslut om rapporteftergift eller åtalsunderlåtelse ej föranleda körkortsprickar.

Det förhållandet att ett brott tagits upp i 2 § innebär emellertid inte alltid att det skall föranleda prickar. I 1 § har som tidigare berörts som en särskild förutsättning angetts att brottet skall ha avsett trafik med motordrivet fordon. Detta innebär t. ex. att en gångtrafikanter eller en cyklist, som gör sig skyldig till vårdslöshet i trafik, ej skall erhålla körkortsprickar. Däremot krävs ej att brottet skall vara begånget *vid förande* av motordrivet fordon. Detta innebär att ägare som bryter mot utrustningsbestämmelserna för motorfordon skall erhålla körkortsprickar. Detsamma skall gälla den som anstiftat ett rattfylleri eller en olovlig körning (se 3 § tredje stycket TL).

Frågan om grunden för en trafikbestäm-

melse innehåller så starka trafiksäkerhetsmoment att körkortsprickar skall bestämmas (jfr 3:1 första stycket 5 KL) skall ej prövas av domstolen då det övervägs om körkortsprickar skall utsättas. Denna prövning skall ske redan då Kungl. Maj:t utformar 2 § i denna kungörelse. I 2 § har således endast tagits upp brott, som kan anses farliga från trafiksäkerhetssynpunkt.

Beslutet om körkortsprickar skall tas upp i domen. Det blir således ett av flera moment i domslutet. Av en bestämmelse i 20 § framgår att körkortsprickar också skall tas med i straff- och ordningsföreläggande. Detta sistnämnda torde i det praktiska livet komma att bli det vanligaste. Det är lämpligt att den misstänkte i samband med att han erhåller dom, straffföreläggande eller ordningsföreläggande med föreläggande om visst antal prickar också får information om pricksystemet genom en särskild broschyr.

Rätten bestämmer i domen det antal körkortsprickar ett brott föranleder. Med hänsyn till de detaljerade regler som ges härom i följande paragrafer (2–4 §§) blir detta beslut för domstolen i det alldeles övervägande antalet fall en ren formalitet sedan det klarlagts vilka brott den tilltalade begått. Med hänsyn till att vissa fall av vårdslöshet i trafik särbehandlats i 3 § blir det emellertid nödvändigt med en närmare precisering av vårdslöshetshandlingens natur. En sådan precisering, som redan nu torde tillämpas vid flertalet domstolar, är inte minst från partssynpunkt önskvärd. Det gäller även om brottet inte skulle föranleda körkortsprickar. Det är därför från skilda synpunkter motiverat om pricksystemet i vissa fall leder till en närmare precisering i domsmotiveringarna.

I 1 § anges också att ett brott ej skall föranleda körkortsprickar om brottet leder till villkorlig eller ovillkorlig körkortsåterkallelse. Detta innebär således att de allvarigaste trafikbrotten ej omfattas av pricksystemet. Kommittén har funnit flera skäl för detta ställningstagande.

Syftet med pricksystemet är främst att det skall utgöra ett urvals- och varningssy-

stem. Det är således en metod att välja ut sådana körkortsinnehavare som man på grund av deras upprepade brottslighet önskar närmare uppmärksamma.

Samtidigt innebär systemet att körkortsinnehavaren ges klart besked om att ett visst antal prickar medför en närmare granskning av hans sätt att uppträda i trafiken. I de fall där ett brott leder till återkallelse har urvalet skett redan i och med återkallelsebeslutet. Det tjänar då ej något syfte att ha en pricktabell för att ytterligare gradera brottet.

Ett ytterligare skäl för berörda undantag är att pricktabellen kan göras mindre nyanse- rad och att spännvidden mellan de olika brott som skall ingå i systemet ej blir så stor. Genom att de grövsta brotten undantagits från syste- met blir det större möjligheter att göra en rätt- visande gradering även med en mindre nyan- serad prickskala.

2 §

I 2 § har närmare angetts vilka brott, som skall omfattas av pricksystemet. Som redan angetts i en kommentar till lagtexten har kommittén i sin helhet inte funnit anledning att närmare ta ställning till detaljerna i förslaget. Stadgandet har således utformats av en särskild arbetsgrupp. Detta förfarande har kommittén redan tidigare tillämpat (se SOU 1963:27 s. 205). Metoden visade sig då lämplig och arbetsbesparande.

Den förteckning som finns i 2 § på brott som omfattas av pricksystemet torde ej kräva någon mera detaljerad kommentar. Anmärkas bör att det förhållandet att samtliga brott i trafikbrottslagen tagits upp under 1 måste läsas mot bakgrunden av vad som sägs i 1 §. Ovillkorlig eller villkorlig körkortsåterkallelse kommer således liksom f. n. att beslutas vid ett stort antal brott mot 1 § eller 4 § trafikbrottslagen. Den automa- tiska följderna av ett sådant beslut blir att körkortsprickor ej skall bestämmas.

Det kan också finnas anledning påpeka att vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom ej tagits med bland de brott som skall föranleda prickbe-

lastning. Anledningen härtill är att det förhållandet att skada inträffat i princip inte bör påverka körkortsinnehavet. Vid avgörande av körkortsfrågan skall hänsyn endast tagas till graden av vållande. Eftersom denna fråga bedöms med tillämpning av bestämmel- sen om vårdslöshet i trafik och brottskon- kurrens föreligger mellan vårdslöshet i trafik och vållande till annans död, har kommittén inte kunnat finna något fall där t. ex. vållande till annans död skall leda till särskild prickbelastning. Kommittén är härvid med- veten om att det finns fall där körkortsinne- havare som icke är "vägtrafikant" (se och jfr 1 § TL) kan komma att dömas för vållande till annans död. Dessa fall är emellertid av den art att de ej bör ingå i pricksystemet.

3 §

Kommittén har funnit det lämpligt att i pricksystemet använda en fyrgradig skala. Det kan synas som om en så förhållandevis liten nyanseringsmöjlighet är för begränsad. Emellertid måste beaktas att vissa grövre trafikbrott undantas från pricksystemet. Det ligger också i systemets natur att den mera nyanserade bedömningen skall sättas in först i ett senare skede, dvs. när mera ingripande åtgärd mot körkortsinnehavaren skall övervägas.

Enligt pricktabellen tas ej någon hänsyn till handlingarnas trafikfarlighet i det konkreta fallet. Att för samma typ av förseelse åstadkomma en viss gradering av prickbelastning med hänsyn till förseelsernas farlighets- grad under olika yttre omständigheter är inte praktiskt genomförbart. Något större behov härav föreligger heller inte, då som tidigare framhållits de allvarligaste brotten direkt leder till återkallelse och dessutom pricksystemet främst är avsett som ett urvalsinstrument.

Prickbelastningen vid vårdslöshet i trafik vållar särskilda problem. Icke alla fall av vårdslöshet i trafik motsvarar överträdelse av en paragraf i vägtrafikförordningen. Det finns dels en grupp fall som t. ex. "förande av motordrivet fordon i uttröttat tillstånd" (28 § VTF), vilken icke är straffsanktionerad

i VTF, dels en grupp som icke låter sig hänföra till någon speciell paragraf i VTF, förutom till 39 §. (Exempel, dock med bortseende från bedömningen ringa: en person som har sin bil parkerad lägger i fel växel och kör rakt in i en husvägg, föraren tänder en cigarett eller rör bilradion, därvid han kör av vägen till höger.) Brottet vårdslöshet i trafik täcks upp i 3 § dels under I och II genom en uppräknig av ett antal utvalda brott och dels genom att under III anges att övriga fall av vårdslöshet i trafik skall leda till 2 prickar.

Kommittén har inte ansett det lämpligt att låta antalet prickar bero av det straff som döms ut. En sådan metod skulle enligt kommittén kunna leda till olikheter i praxis och till att körkortsprickarna indirekt skulle påverka straffmätningen. En utveckling i den riktningen kan ej anses önskvärd.

Tanken är att pricktabeln skall kunna ändras och kompletteras efter trafiksäkerhetsforskningens senaste rön eller på grund av ändrade trafikförhållanden (såsom ändrade fordonstyper, ändrade hastighetsgränser och nyheter på vägbyggnadsteknikens område). Ändringar bör dock ej genomföras för ofta. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det ett intresse att systemet blir stabilt. Informationen om systemet kan härigenom lättare nå allmänheten. För att göra pricktabeln mera lättillgänglig synes RÅ i sitt beslut om ordningsbot vid varje brott böra ange det antal körkortsprickar brottet föranleder.

Den gradering av vårdslöshet i trafik som gjorts i 3 § medför som redan tidigare berörts att det blir nödvändigt att domstolen och åklagaren beskriver den reella oaktsamheten och inte bara nöjer sig med att ange att oaktsamheten i alla fall till slut medfört t. ex. att vederbörande brutit mot högerregeln. Detta kan vara av avgörande betydelse för bestämmande av antalet körkortsprickar och därigenom också för vissa åtgärder inom körkortssystemet. Eftersom antalet fall av vårdslöshet i trafik som medför 3 eller 4 prickar blir relativt litet anser kommittén att preciseringen icke behöver medföra alltför stora problem.

4 §

Inte så sällan lagförs en person i samma rättegång för mer än ett trafikbrott. Ofta är det fråga om brott som begåtts vid olika tidpunkter. För brotten utdöms då gemensamt straff. För pricksystemet finns emellertid intet intresse av en sammanläggning. De olika brotten skall särbehandlas och prickar skall utsättas för samtliga brott.

Principen att varje brott skall bedömas för sig enligt pricksystemet gäller självfallet även för det fall att någon genom handlingar vid olika tillfällen begått endast ett brott. Enligt huvudregeln i 3 § belastas vederbörande i detta fall endast en gång med prickar.

För det fall att någon genom en och samma handling (jfr RB 20:4 första stycket) begått *flera brott* har emellertid en undantagsregel förts in. I 4 § stadgas således att om någon genom samma handling begått flera brott så skall i intet fall prickbelastningen för samtliga brott med mer än två prickar överstiga prickbelastningen för det svåraste brottet. Eftersom pricksystemet i viss utsträckning fungerar helt automatiskt har det ansetts lämpligt med en viss begränsning av prickbelastning i detta fall. Trots denna begränsning kan en körkortsinnehavare genom endast en handling begå brott som leder till åtgärd enligt pricksystemet. En handling kan således, om den utgör flera brott, medföra sex prickar.

Pricknivå för körkortsåtgärd

I 5–11 §§ har upptagits de närmare reglerna om den pricknivå vid vilken olika åtgärder skall sättas in. Reglerna om pricknivån har ett starkt samband med bestämmelserna om körkortsprickar i 3 §. Det är nödvändigt att detta samband, beaktas då en bedömning görs av kommitténs förslag.

Det kan råda delade meningar om vid vilken pricknivå olika åtgärder skall sättas in. Idén bakom systemet är å ena sidan att man *så snabbt som möjligt* skall få möjlighet att påverka trafiksyndaren. Väljer man ett alltför lågt prickantal för det första ingripandet

riskerar man å andra sidan att allmänheten uppfattar ingripandet som trakasseri från myndigheternas sida.

Pricksystemet är i princip avsett för upprepad brottslighet. Om ett enda brott är så allvarligt att körkortsåtgärd behövs skall reglerna om ovillkorlig och villkorlig körkortsåterkallelse tillämpas. Detta medför att de allvarligaste trafikbrotten inte behöver beaktas då pricknivån för körkortsåtgärd bestäms. Å andra sidan har i 2 och 3 §§ tagits upp brott som ansetts så allvarliga att de redan som enstaka brott och oavsett omständigheterna i det enskilda fallet skall medföra fyra prickar. Det måste mot denna bakgrund stå klart att den nivå vid vilken körkortsåtgärd skall vidtas enligt pricksystemet i princip måste vara högre än fyra prickar. Samtidigt skall beaktas att sammanträffanderegeln i 4 § kan leda till att en enstaka dom kan komma att medföra körkortsåtgärd med tillämpning av pricksystemet. Självfallet har domstolen att ta hänsyn till detta förhållande vid avgörande av frågan om körkortsåterkallelse. Ofta torde i dessa fall förutsättningar härför vara för handen.

5 §

Körkortsprickar skall antecknas i centrala körkortsregistret. Kommittén utgår som tidigare anförts från att ett centralt körkortsregister kommer att inrättas. Eftersom trafiksäkerhetsverket föreslagits som huvudansvarig för detta register har det också ansetts naturligt att anteckningar om prickar görs i registret av trafiksäkerhetsverket.

Kommittén är medveten om att det av datatekniska skäl kan visa sig lämpligt att föra in prickbelastningen i RI och alltså inte i det egentliga körkortsregistret. Eftersom prickarna skall anges redan i de uppgifter (domar samt straff- och ordningsförelägganden) om påföljder m. m. som sänds till RI kan det finnas starka skäl för ett sådant förfarande. Anteckningarna om prickar bör emellertid formellt anses ingå i körkortsregistret. Var sedan denna information skall förvaras får avgöras efter rent praktiska över-

väganden.

Det har ansetts lämpligt att trafiksäkerhetsverket, som har ansvaret för det centrala körkortsregistret, också får till uppgift att handha vissa frågor inom ramen för pricksystemet. En sådan fråga, som behandlas i 5 §, är att pröva om körkortsinnehavare uppnått den pricknivå som föreskrivits för olika åtgärder inom ramen för pricksystemet. Denna prövning skall ske fortlöpande. Detta innebär att så snart registrering skett skall verket genast pröva pricknivån. Avgörande för bestämmande av pricknivån blir således tidpunkten för registreringen av de aktuella körkortsprickarna. Hänsyn tas således här ej till t. ex. tidpunkten för domstolens beslut om körkortsprickar. Avgörande blir ej heller den tidpunkt vid vilken verket beslutar att t. ex. utsända föreläggande om teoretiskt förarprov. Från saklig synpunkt torde det vara likgiltigt vilken tidpunkt som väljs. Kommitténs förslag synes emellertid vara det mest praktiska. Kommittén utgår från att handläggningen vid verket kommer att ske utan tidsutdräkt.

6 §

Den lindrigaste formen av åtgärd enligt pricksystemet är föreläggande om teoretiskt förarprov. Det har ansetts vara ett trafiksäkerhetsintresse att kontrollera förarnas teoretiska kunskaper.

Kommittén ser sålunda det teoretiska förarprovet som en lämplig första åtgärd för kontroll av förarna. Kontrollen har ansetts böra ske i ett så tidigt skede som möjligt. Det kan förväntas att det härigenom blir möjligt att förhindra att en påbörjad trafikbrottsserie får utvecklas så långt att det blir nödvändigt med körkortsåterkallelse.

I 6 § har kommittén angett den pricknivå vid vilken åtgärd skall vidtas till fem prickar. Denna pricknivå skall föreligga vid prövningstillfället, dvs. då trafiksäkerhetsverket enligt 5 § prövar pricknivån.

Teoretiskt förarprov skall följa varje gång körkortsinnehavaren passerar 5-pricksnivån. Det har ansetts att det inte finns någon

anledning att bevilja den som t. ex. vartannat år passerar denna nivå några särskilda för-
måner.

Vissa undantag från den nu angivna huvudregeln medges dock. Detta framgår främst av 12 §. Beaktas skall i detta sammanhang också regeln i 6 § om att teoretiska förarprov endast skall föreläggas om föraren har *lägst* fem och *högst* sju prickar. Detta innebär att föreläggande ej skall meddelas om fall som avses i 7–8 §§ föreligger.

Den som ådömts ovillkorlig körkortsåterkallelse bör genomgå teoretiskt förarprov innan han får återinträda i trafiken (4:10 andra stycket). En regel av detta innehåll behövs för att förhindra att den som begått ett allvarligare brott ej kontrolleras angående sina teoretiska färdigheter, medan däremot motsvarande kontroll sätts in vid något lindrigare brott, som omfattas av pricksystemet. Med tanke på att de teoretiska kunskaper som förvärvats i bilskola snabbt försämrats är det också ett intresse att efterkontrollen av de teoretiska kunskaperna omfattar så många förarkategorier som möjligt.

7 §

I denna paragraf anges den pricknivå — åtta—nio prickar — där en mera ingående granskning av körkortsinnehavaren skall sättas in. Det blir trafikkonsulenter som får till uppgift att verkställa granskningen. Konsulentens huvudsakliga uppgift blir att utreda vilka rehabiliterande åtgärder som bör sättas in. Se härom närmare i 15 §. Samtidigt skall emellertid konsulenterna uppmärksamma om trafikanten uppfyller de krav som alla körkortsinnehavare måste uppfylla. Denna granskning kan leda till att konsulenterna anser det nödvändigt att föreslå länsstyrelsen en omprövning av körkortsinnehavet.

Frågan om vilken konsulent som skall verkställa prövningen har i princip lösts i 7 § genom en bestämmelse om vilken konsulent trafiksäkerhetsverket skall lämna sin information till. Det bör emellertid tillses att i instruktion för trafikkonsulenter ges anvisningar som möjliggör de undantag från

huvudregeln som av praktiska skäl kan behövas.

8 §

Av körkortslagen och rättegångsbalkens regler framgår att domstolens officialprövning innefattar en skyldighet att ta ställning till om förutsättningar för körkortsåterkallelse föreligger. Det gäller således även om åklagare ej framställt yrkande härom. Motsvarande prövning skall i princip också ske om polisman utfärdar ordningsföreläggande eller åklagare utfärdar strafföreläggande. Dessa regler medför att det torde bli förhållandevis ovanligt att en körkortsinnehavare uppnår en så hög pricknivå som tio prickar eller mera. I dessa fall torde det ofta redan i brottmålet funnits anledning till villkorlig eller ovillkorlig körkortsåterkallelse.

Samtidigt måste emellertid beaktas att det finns fall där beslutsorganet ej haft kännedom om den samlade brottsligheten. Domstolen kan ha meddelat sin dom utan att ha tillgång till information om all tidigare brottslighet. Som exempel kan nämnas att körkortsinnehavaren under resa till rättegångsförhandlingen gör sig skyldig till en hastighetsöverträdelse och omedelbart godkänner ett ordningsföreläggande för detta brott. Det för domstolen tillgängliga körkortsregisterutdraget kommer här att ge en felaktig bild av tidigare brottslighet. Liknande situationer kan uppkomma för en åklagare som skall utfärda strafföreläggande.

Särskilt vid ordningsföreläggande är risken förhållandevis stor för att polismannen ej skall ha kännedom om tidigare brottslighet. Även om polismannen kan ges en begränsad skyldighet att beakta sådana brott finns det anledning anta att utredningsmöjligheterna blir små i de fall där föreläggandet ej utfärdas på kontoret. I viss utsträckning bör det dock finnas möjlighet att få upplysning direkt av den enskilde om dennes tidigare belastningar. Det kan emellertid förväntas att det i praktiken kommer att förekomma ett visst antal fall, där ordningsföreläggande utfärdas utan att det provas om förutsätt-

ningar för körkortsingripande i anledning av upprepad brottslighet föreligger.

I 8 § prickkungörelsen föreslår kommittén en regel som avser att tillgodose det behov av efterprövning av frågan om körkortsåterkallelse, som kan föreligga. Kommittén förordar för samtliga fall, där tiopricksnivån uppnåtts, en efterhandsgranskning genom åklagare. Det har övervägts att begränsa underrättelseskyldigheten till fall där domstol, åklagare eller polisman ej känt till tidigare brottslighet. Prövningen av om sådant fall föreligger har emellertid ansetts vara av den art att det är lämpligare att den utförs av åklagare än av trafiksäkerhetsverket. Åklagaren skall sedan han erhållit underrättelsen pröva om det finns förutsättningar för att föra talan om körkortsåterkallelse (jfr 6:4 KL).

9 §

Kommittén har ansett att den som efter körkortsåterkallelse eller körkortsindragning förvärvat körkort i princip skall få starta utan prickbelastning. Detta framgår av 10 § andra stycket. Detta ställningstagande grundas på den tanken att körkortsinnehavarens lämplighet prövats då han åter förvärvat körkort. Denna prövning kommer i flertalet fall att avse hela frågan om förarlämpligheten. Tidigare felhandlingar skall beaktas vid denna prövning och om prövningen utfallit positivt finns det inte någon anledning att låta prickar finnas kvar som en belastning.

Emellertid föreslår kommittén att man under en övergångstid skall ägna särskild uppmärksamhet åt den som förvärvat körkort efter en körkortsåterkallelse. Det måste anses som illavarslande att en förare kort tid efter en så allvarlig åtgärd som en körkortsåterkallelse ånyo gör sig skyldig till ett relativt allvarligt brott eller ett flertal smärre brott. Det finns anledning att titta extra noga på en sådan förare. Kommittén har därför i 9 § första stycket föreslagit att de i 6–8 §§ angivna pricksnivåerna skall sänkas. Tidpunkten för åtgärd enligt pricksystemet inträder således i dessa fall tidigare än i normalfallet.

Vad som här sagts om behandlingen av en körkortsinnehavare som efter återkallelse på nytt förvärvat körkort, skall i princip också gälla den som tidigare inte innehaft körkort och som förvärvat körkort efter att ha ådömts körkortsspärr. En sådan körkortsinnehavare är nämligen i sak att jämställa med den som förvärvat körkort efter en körkortsåterkallelse. En bestämmelse om detta har tagits upp i andra stycket. Stadgandet omfattar även den som meddelas körkortsspärr under tiden för körkortsindragning.

Kommittén har övervägt behovet av en särskilt regel även för vissa fall där föraren återfått körkortet efter körkortsindragning. I normalfallet skall körkortsinnehavaren i detta läge starta utan prickbelastning. Detta följer av 10 § andra stycket. Emellertid skulle det kunna göras gällande att denna huvudregel leder till ett stötande och i sak mindre lämpligt resultat i det fall körkortsinnehavaren vid tidpunkten för körkortsindragningsbeslutet hade en förhållandevis hög pricksnivå. Körkortsindragningsbeslutet, som inte har till primärt syfte att förhindra trafikbrottslighet, gör att trafikanten ej blir uppmärksam i pricksystemet. Kommittén har emellertid stannat för att inte reglera dessa fall särskilt. Om det i praktiken visar sig vara ett behov att uppmärksamma dessa förare kan det ske genom en bestämmelse om underrättelse till trafikkonsulenten.

10 §

Kommittén har övervägt olika system för att vid beräkning av prickbelastning ta hänsyn till att brott begåtts mer eller mindre lång tid före prövotillfället. Detta kan ske t.ex. genom att prickbelastningen för ett visst brott får successivt minska under en två-, tre- eller fyraårsperiod. Även andra beräkningsgrunder kan tillämpas. I Västtyskland synes prickbelastningen minska till hälften när två år förflutit från brottstillfället. Kommittén har emellertid funnit att en förutsättning för att sådana system skall kunna genomföras är att brottmålsprocessen ger möjlighet till en

snabb handläggning (t. ex. vid jourdomstol). I annat fall kommer prickbelastningen ibland att ha sjunkit till hälften *redan innan* domstolens avgörande faller. Detta skulle också fresta förarna att genomgående fördröja processen. Kommittén har sålunda inte ansett det lämpligt att nu föreslå ett system där prickbelastningen för en gärning successivt minskar.

I 10 § första stycket behandlas rehabiliteringstiderna i pricksystemet. Som allmän regel gäller här självfallet de principer som uttalats redan i pricketingsinledningsparagrafer nämligen bl. a. att det skall vara fråga om brott av någon som innehar körkort vid brottstillfället och brottet ej föränlett beslut om villkorlig eller ovillkorlig körkortsåterkallelse.

Vid ett ställningstagande till lämpliga rehabiliteringstider finns det anledning att beakta nuvarande praxis. Enligt denna tar man ofta endast hänsyn till brott som begåtts under en period av två år räknat från dagen för beslutsfattandet. Det är mycket sällan man beaktar brott som är äldre än tre år. Enligt praxis bör heller inte det senast begångna brottet vara mycket äldre än ett år.

Enligt kommitténs förslag skall man beakta brott som begåtts under en treårsperiod räknad från prövningsstillfället till dagen för gärningen. Kommittén har övervägt om denna huvudregel behöver nyanseras. Det kan sålunda vara en frestelse för den som begått ett brott i slutet av treårsperioden att i spekulationssyfte uppskjuta det rättsliga avgörandet, i de fall han genom en fördröjning av processen kunde undvika att exempelvis få ett föreläggande att avlägga teoretiskt förarprov. För att i möjligaste mån försvåra sådana spekulationer har kommittén övervägt en regel att om föraren begått brott under det senaste året skall treårsperioden räknas från det äldsta av de under denna ettårsperiod begångna brotten. Man skulle alltså i vissa fall beakta fyra år gamla brott. Detta dock endast om man under senaste året begått ett eller flera nya brott och att något av dessa brott begåtts ett år före prövningsstillfället. Kommittén anser att er-

farenheten får visa om det finns behov av en regel med här antytt innehåll. Det kan erinras om att det redan enligt gällande rättstillämpning finns möjlighet att påverka avgörandet i körkortsfrågan genom att fördröja brottmålsprocessen. Detta torde dock ej förekomma utom möjligtvis i undantagsfall.

Kommittén tar till utgångspunkt för sina beräkningar av pricknivån den tidpunkt då brottet begåtts. Om brottet begåtts under en längre tid bör hänsyn tas till den tidpunkt då brottet avslutats. Kommittén har övervägt även andra beräkningsgrunder men avvisat dessa. Det hade sålunda varit möjligt att utgå från dagen för domens meddelande. Emellertid kan en sådan beräkningsmetod medföra att man samtidigt får bedöma gärningar som är begångna med 5–6 års mellanrum (exempelvis en dom efter fullföljd till HD och ett ordningsföreläggande). Att gå längre tillbaka i tiden än här föreslagna tre år är knappast motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt.

Andra stycket i 10 § behandlar pricksystemets behandling av brott som begåtts bl. a. före det körkortsinnehavaren efter körkortsåterkallelse återfått rätten att föra motorfordon. I allmänhet tillämpas i dessa fall huvudregeln om att endast sådana brott som begåtts av den som vid brottstillfället innehar körkort skall beaktas. I fråga om den för vilken körkortet återkallats eller indragits kan det emellertid uppkomma fråga om brott som begåtts under det tidigare innehavet av körkort skall beaktas. Kommittén anser dock att den som förvärvat körkort alltid skall starta utan belastning av gamla prickar. En regel med detta innehåll har tagits upp i 10 § andra stycket.

Vidare har kommittén övervägt det fallet att körkortsinnehavaren dömts till villkorlig körkortsåterkallelse. Även då bör i princip tidigare prickbelastningar försvinna. Kommittén föreslår därför att hänsyn ej skall tas till brott som begåtts innan prövotiden vid villkorlig körkortsåterkallelse utgått. Kommittén anser att brott som begåtts under denna prövotid skall träffas av åtgärder enligt de särskilda reglerna vid villkorlig

körkortsåterkallelse (se 3:7 KL). Det blir trafikkonsulentens uppgift att tillse att dessa körkortsinnehavare blir föremål för lämpliga åtgärder.

11 §

Både i den allmänna motiveringen och i specialmotiveringen till 4:12 KL har kommittén betonat vikten av olika rehabiliterande åtgärder. Den frivilliga trafikutbildningen utgör ett viktigt led i ett rehabiliteringssystem. Det är därför angeläget att så många som möjligt deltar i sådan fortbildning.

I 11 § har kommittén fört in en regel om att den som godkänts vid fortbildning skall få avdrag på sin pricknivå. Kommittén vill genom denna bestämmelse förmå så många som möjligt att förbättra sitt trafik-kunskande.

Mot förslaget kan kanske anmärkas, att det ger en möjlighet för den som begått ett trafikbrott, som leder till att viss pricknivå överskrids, att genom att snabbt delta i fortbildning förhindra att berörda nivå uppnås. Denna olägenhet kan emellertid begränsas, om förhållandevis stränga krav ställs på fortbildningen. Kommittén ser det vidare även i berörda situation som något positivt att körkortsinnehavaren deltar i fortbildning. Det måste nämligen alltid ses som något positivt att han genom eget initiativ försöker påverka sin ställning. Att körkortsinnehavaren vidtar åtgärder för att undvika körkortsåtgärd kan antagas i flertalet fall vara värdefullare från trafiksäkerhetssynpunkt än att t. ex. beslut meddelas om t. ex. teoretiskt förarprov eller inställelse inför trafikkonsulent.

I andra stycket av 11 § föreslår kommittén en bestämmelse om att trafiksäkerhetsverket skall ge anvisning om utbildningen. Detta innefattar bl. a. utformningen av de kurser som skall berättiga till avdrag med två resp. en prick, kontrollen av kurserna och förutsättningarna för anteckning i körkortsregistret av utbildningen. Verket skall också ange om uppgift om genomgången kurs automatiskt skall sändas in till körkortsregistret

av kursledningen eller om anteckning i registret skall vara beroende av initiativ från den enskilde. Det är också av vikt att verket beaktar samordningen med de trafikkurser som avses i 4:12 KL.

Teoretiskt förarprov

12 §

Enligt 6 § skall trafiksäkerhetsverket ge föreläggande om teoretiskt förarprov varje gång en körkortsinnehavare uppnår fempricksnivån. Det förhållandet att denna regel kan medföra att en förare vid ett flertal tillfällen får föreläggande om sådant prov har inte ansetts utgöra någon olägenhet.

Huvudregeln i 6 § kan emellertid i vissa lägen leda till stötande resultat. Som exempel på detta kan nämnas det fallet att en körkortsinnehavare som genomgått ett teoretiskt förarprov strax därefter genom reduktionsregeln i 10 § faller ned på exempelvis fyra prickar. Begår han omedelbart därefter en enpricksförsök uppnår han åter fem prickar. Detta kan sedan upprepas med jämna mellanrum. För att förarprovet skall framstå som meningsfullt bör sålunda körkortsinnehavare icke tvingas att genomgå provet med alltför korta tidsintervaller.

I 12 § föreslår kommittén en regel som innebär att det alltid skall vara minst ett år mellan varje föreläggande om teoretiskt förarprov. Bestämmelsen är emellertid så allmänt utformad att den även träffar t. ex. det fallet att en ny körkortsinnehavare uppnår fempricksnivån inom ett år efter det han genomgått det teoretiska förarprov som alltid krävs vid förvärv av körkort.

Det förhållandet att en förare t. ex. med korta tidsintervaller uppnår fempricksnivån ger emellertid anledning till särskild tveksamhet om körkortsinnehavet. I 12 § har därför upptagits en regel om att trafik-konsulenten särskilt skall underrättas om de fall där teoretiskt förarprov ej föreläggs med stöd av berörda stadgande i 12 §.

Enligt 5–6 §§ skall trafiksäkerhetsverket centralt handlägga frågor om föreläggande av teoretiskt förarprov enligt pricksystemet. I 13 § har kommittén upptagit närmare regler om detta.

Vad gäller den praktiska utformningen av systemet, har det förefallit kommittén lämpligast att föreläggandena utfärdas av befattningshavare vid det centrala körkortsregistret som fått i uppdrag att besluta på trafiksäkerhetsverkets vägnar. Den som förelagts prov bör sedan kunna avlägga provet hos den trafikinspektör, som han finner lämpligast. Trafikinspektören kan därefter underrätta trafiksäkerhetsverket om resultatet av provet. Det synes lämpligt att föreläggandet om teoretiskt förarprov utformas på sådant sätt att det kan uppvisas för trafikinspektören vid förarprovet och samtidigt användas som bevis för utfört prov. Kopia av föreläggandet med uppgift om godkänt prov kan av trafikinspektören sändas till verket.

Kommittén föreslår att körkortsinnehavare skall få tre månader på sig för att avlägga prov. Anledningen till att en så lång tidsfrist medgetts är att han under denna tid skall få möjlighet till förnyat prov om hans misslyckas vid det första provtillfället.

Enligt 2:1 3 KL skall länsrätten besluta om körkortsindragning om körkortsinnehavare icke efterkommer föreläggande att inkomma med kompetensbevis. Denna bestämmelse är tillämplig även i det fall att körkortsinnehavare icke uppfyller trafiksäkerhetsverkets föreläggande om teoretiskt förarprov (jfr beträffande trafikkonsulent 16 § i denna kungörelse). Kommittén anser inte att länsrätten skall utfärda nytt föreläggande om förarprov. Om körkortsinnehavaren inkommer med bevis om godkänt prov efter det att den av trafiksäkerhetsverket förelagda tiden utgått men innan länsrätten meddelat sitt beslut bör emellertid beslut om körkortsindragning ej meddelas. I det fall att körkortsindragning beslutas får vederbörande om han på nytt önskar körkort göra ansökan härom. Krav på t. ex. läkarintyg kan här i viss utsträckning efterges (se 2:5 KL).

Trafikkonsulent

Kommittén har förutsatt att en särskild instruktion bör upprättas för trafikkonsulenterna. Det kan erinras om att skyddskonsulenternas verksamhet styrs genom bestämmelser i en instruktion (se SFS 1964:624). Denna kungörelse kan tjäna till ledning vid utformningen av trafikkonsulenternas instruktion.

I instruktionen för trafikkonsulenterna bör bl. a. det rehabiliterande inslaget i deras verksamhet understrykas. Vad gäller deras medverkan i pricksystemet har kommittén i 14–17 §§ i denna kungörelse gett några allmänna riktlinjer.

14 §

Bestämmelsen i 14 § ger anvisningar om de åtgärder trafikkonsulenten skall vidta då han erhåller underrättelse från trafiksäkerhetsverket enligt 7 §. Den omedelbara åtgärden blir att kalla till ett samtal. Kommittén har övervägt om konsulenten skall ha rätt att vid vite ålägga körkortsinnehavaren att inställa sig. En sådan regel synes dock onödig. Om körkortsinnehavaren ej inställer sig bör konsulenten underrätta länsstyrelsen som i sådant läge bör förordna om nyprövning av körkortsinnehavet. Underlåtenheten att inställa sig hos konsulenten ger anledning antaga att körkortsinnehavaren inte längre uppfyller kraven för att inneha körkort (6:2 KL). Om länsstyrelsen i detta läge förordnar om undersökning hos trafikkonsulent blir reglerna i 6:19 KL om handräckning tillämpliga.

I andra stycket av 14 § ges konsulenten en möjlighet att i vissa fall efter en lämplighetsprövning avgöra om kallelse till samtal skall utfärdas (jfr 12 §).

Konsulenten skall vid samtalet med körkortsinnehavaren se som sin huvuduppgift att söka förbättra dennes trafikbeteende (se närmare i 15 §). För att kunna ge anvisningar i detta avseende blir det ofta nödvändigt att konsulenten undersöker trafikanten närmare. En praktisk uppkörning tillsammans med konsulenten kommer nästan alltid

att ingå som ett viktigt led i undersökningen. Med ledning av den information konsulenten erhåller kan han därefter göra upp ett vidareutbildningsprogram för trafikanten. Det kan också bli aktuellt att planera en läkarbehandling. Föreläggande om teoretiskt förarprov är en annan väg som konsulenten kan välja (16 §). I vissa fall kan det emellertid komma att visa sig nödvändigt aktualisera frågan om trafikantens fortsatta körkorts innehav för länsstyrelsen eller åklagaren (se 17 § första stycket).

15 §

Det har ansetts nödvändigt att närmare ange syftet med trafikkonsulentens samtal med körkorts innehavaren. Detta har också skett i 15 §. I enlighet med pricksystemets allmänna ideologi har härvid understrukits att trafikkonsulentens primära uppgift är att i görligaste mån förhindra fortsatt trafikbrottslighet.

16 §

Trafikkonsulenten har erhållit en rätt att utfärda föreläggande om teoretiskt förarprov. Sådant föreläggande är bl. a. avsett att kunna användas i fall där körkorts innehavaren vid samma prövningstillfälle passerat pricknivån för dels teoretiskt förarprov och dels samtal. Detta innebär att körkorts innehavaren genom en allvarigare kriminalitet undgått ett eljest obligatoriskt föreläggande om förarprov. Det bör därför i dessa fall finnas särskilda skäl för att konsulenten ej skall meddela föreläggande om teoretiskt prov. Det har dock inte ansetts lämpligt, att för dessa fall ha en regel om obligatoriskt teoriprov. Konsulenten bör åläggas att underrätta trafiksäkerhetsverket om de förelägganden som han utfärdar.

17 §

Konsulenten kan under sitt samtal med körkorts innehavaren komma att upptäcka att det finns anledning till åtgärd enligt

körkortslagen. Det är således här fråga om fall där konsulenten finner att läget är så allvarligt att det inte är lämpligt att ingripa enbart med stödåtgärder. Konsulenten skall då underrätta den myndighet som är behörig inleda ett körkortsindragnings- eller körkortsåterkallelseförfarande, dvs. länsstyrelse eller åklagare.

Åklagarmyndigheten

18 §

Även om åklagaren eller rätten funnit att körkortsåterkallelse ej skall beslutas kan det finnas anledning vidta sådan mindre ingripande åtgärd som avses i 7 §, eventuellt 6 §. Här avses fall där vederbörande på grund av ny prickbelastning, till vilken ställning skall tas vid ett beslutstillfälle, passerar en eller två pricknivåer utöver den som anges i 8 §. Det blir en uppgift för trafikkonsulenten att vidtaga åtgärd som följer av bestämmelserna i bl. a. 7 § och 14–17 §§.

Allmänna bestämmelser

19 §

Rätten skall enligt 1 § i domen besluta om det antal prickar ett trafikbrott förskyller (jfr 20 §). Genom att domen alltid sänds till den dömde får denne härigenom underrättelse om prickbelastningen även om han ej närvarit då domslutet avkunnas. I undantagsfall får man räkna med att domen kommer att överklagas endast i fråga om beräkningen av det antal prickar som den dömde skall åläggas. Kommittén föreslår i 19 § att anteckningen i körkortsregistret om prickarna skall göras först sedan domen vunnit laga kraft. Enligt 5 § skall trafiksäkerhetsverket i omedelbart samband med denna anteckning göra sin prövning av den dömdes pricknivå.

20 §

Av 20 § framgår bl. a. att om ett brott som förskyller körkortsprickar tas upp i ett ordnings- eller strafföreläggande skall också

antalet körkortsprickar anges i föreläggandet.

21 §

I 21 § anges att talan ej får föras mot trafiksäkerhetsverkets eller trafikkonsulentens beslut enligt denna kungörelse. Detta innebär att talan ej kan föras om att en anteckning i körkortsregistret om prickar är felaktig. De negativa konsekvenserna av anteckningen inträder nämligen först i samband med att åtgärd skall vidtagas i anledning av anteckningen. Kommittén har inte heller ansett det lämpligt att medge talan mot t. ex. trafiksäkerhetsverkets eller trafikkonsulentens föreläggande om teoretiskt förarprov. Den som har invändningar mot föreläggandet får framföra dessa i samband med att länsrätten prövar frågan om körkortsindragning i anledning av underlåtenhet att efterkomma föreläggandet (se i denna fråga bl. a. Festskrift tillägnad Nils Herlitz s. 298 o. f.).

22 §

I olika avseenden finns det anledning att ge närmare anvisning om tillämpningen av pricksystemet. Dessa anvisningar bör utfärdas av trafiksäkerhetsverket. Anvisningarna bör bl. a. avse i vad mån körkortsinnehavaren skall ha mera fortlöpande information om sin pricknivå, information till trafikkonsulenten i fråga om den som erhållit villkorlig körkortsåterkallelse, underrättelse från trafikkonsulent om åtgärder som vidtagits inom ramen för pricksystemet.

Övergångsbestämmelser

Pricksystemet synes ej böra verka retroaktivt. Detta innebär att den mera ingående kontrollen av trafikanterna endast kan införas successivt.

Genom bestämmelsen i 8 § om underrättelse till åklagaren sker genom pricksystemet i vissa fall en efterhandsgranskning av den som återfaller i trafikbrott (se undantagsre-

geln i 6:4 KL). För dessa fall krävs övergångsvis en regel som beaktar även brott som avdömts innan pricksystemet infördes och där följaktligen prickar ej ålagts körkortsinnehavaren. Det kan övervägas att ge denna övergångsregel det innehållet, att om en trafikant ålagts två prickar eller mera och han dessutom har andra anteckningar i körkortsregistret från de senaste tre åren skall underrättelse sändas till åklagaren. Undantag från denna regel bör dock gälla för det fall att det framgår av handlingarna att frågan om återkallelse i anledning av upprepade brottslighet prövats redan i det mål där de aktuella prickarna ålagts körkortsinnehavaren. Åklagaren har sedan att pröva om förutsättningar för körkortsåterkallelse föreligger. Övervägas kan också att lägga den här aktuella prövningen på tjänsteman vid länsstyrelserna. Det bör understrykas att denna specialgranskning som motsvarar det arbete som nu utförs vid länsstyrelserna endast behöver tillämpas under ett kortare övergångsskede.

5 Körkortsregistret

5.1 Allmänt

I prop. 1971:65 angående körkort och körkortsregistrering redovisas riktlinjer för en ny körkortsregisterorganisation. Registrering skall ske centralt och med tillämpning av ADB-teknik. Kommittén har att utgå från de allmänna principer för utformning av körkortsregistret som redovisas i propositionen.

Såväl i berörda proposition som i betänkandet Körkort och körkortsregistrering (SOU 1970:26 s. 51 f, jfr även SOU 1972:5) lämnas en fullständig och ingående redovisning för gällande rätt. De frågor som är av särskilt intresse för kommittén har i propositionen och av utredningen kallats belastningsdata och innefattar upplysningar om brott och förseelser av betydelse i körkorts-hänseende, nykterhetsförhållanden, uppgift om sjukdom och lyte samt annan omständighet som kan vara av betydelse för omprövning av körkortsinnehavet.

I det följande behandlar kommittén de olika frågor där kommittén ansett sig böra lägga särskilda synpunkter på upplysningsplikten till körkortsregistret och på detta registers innehåll.

5.2 Upplysningsplikten

Körkortsmyndighetens möjligheter att besluta om körkortsåtgärder bygger på den skyldighet att underrätta om relevanta om-

ständigheter som ålagts bl. a. vissa myndigheter. Bestämmelserna härom finns f. n. i 16 kap. 80 och 81 §§ VTK. Utöver vad här stadgas kan erinras om polismyndighetens skyldighet att i vissa fall omhändertaga körkort samt snarast möjligt översända beslutet till vederbörande länsstyrelse (35 § VTF).

Underrättelseplikt rörande åtgärder i samband med vissa brott åvilar domstol, befattningshavare vid krigsmakten samt åklagar- och polismyndighet. Underrättelseplikt rörande alkoholmissbruk åvilar nykterhetsnämnd.

5.2.1 Körkortsbeslut

Kommittén föreslår att för körkortsinnehavare skall kunna meddelas följande körkortsbeslut. Länsrätt kan meddela beslut om körkortsindragning. Detta beslut kan kombineras med beslut om viss minsta tid. Allmän domstol kan besluta om ovillkorlig körkortsåterkallelse eller villkorlig körkortsåterkallelse. Ovillkorlig körkortsåterkallelse skall alltid kombineras med körkortsspärr. För icke körkortsinnehavare kan allmän domstol meddela beslut om körkortsspärr.

De nu angivna besluten skall samtliga antecknas i körkortsregistret. Om anteckningarna skall göras i det egentliga körkortsregistret eller ingå i RI-systemet är närmast en ADB-teknisk fråga som kommittén inte finner anledning att närmare uppehålla sig vid.

5.2.2 Trafikbrott

Anteckning i körkortsregistret om trafikbrott bör endast göras i fall där ovillkorlig körkortsåterkallelse eller villkorlig körkortsåterkallelse beslutas eller också anteckning görs om körkortsprickar. Detta innebär bl. a. att anteckning endast skall göras om körkortsinnehavaren begått brott som har betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Således bör t. ex. inte registreringsföreseelser antecknas. I 2 § prickkungörelsen har kommittén närmare preciserat vilka brott som skall beaktas.

5.2.3 Andra brott än trafikbrott

Bestämmelser om underrättelseskyldighet för andra brott än trafikbrott finns i 80 § 2 mom. VTK. Mot bakgrunden av de överväganden som gjorts i de allmänna avsnitten (se SOU 1972:70 avsnitt 2.4 och 2.5) finns det inte någon anledning att behålla denna rapporteringsskyldighet som främst avser vissa typer av brottsbalksbrott. Kommittén har inte heller funnit någon motivering för den urvalsmetod som tillämpats vid utformningen av nuvarande bestämmelser. Det finns i allmänhet inte något trafiksäkerhetsskäl som motiverar att vissa icke trafikbrott men inte andra sådana brott blir föremål för särskild uppmärksamhet.

Bland de brott som behandlas i 80 § 2 mom. VTK finns dock vissa icke trafikbrott som är av speciellt intresse för att ge upplysning om körkortsinnehavaren har svårigheter i alkoholavseende (se 16 kap. 15 § samt 21 kap. 13–15 §§ BrB). I fråga om dessa brott anser kommittén att underrättelseskyldigheten och registreringen i princip skall bestå. Det kan diskuteras om det inte är lämpligare att sända dessa underrättelser till trafikkonsulents stället för till länsstyrelsen. Kommittén har emellertid inte funnit tillräckliga skäl att i nu berört avseende föreslå ändring i nuvarande rapporteringssystem.

Det kan vidare, sedan en samordning skett av kontrollstyrelsens register och RI, diskuteras om inte i viss utsträckning den prelimi-

nära granskningen av informationer kan överlätas på det datamaskinella systemet. Denna fråga synes böra uppmärksammas i det fortsatta arbetet.

Kommittén har övervägt om det finns anledning att även i fortsättningen automatiskt ge länsstyrelse information om alla domar avseende trafiknykterhetsbrott. Otivelaktigt kan det i dessa fall finnas anledning att ägna särskild uppmärksamhet åt körkortsinnehavarens alkoholproblem. Kommittén har emellertid stannat för att inte föreslå en sådan ordning. I de fall domstol beslutar om körkortsåterkallelse kan denna fråga uppmärksammas då den dömde söker nytt körkort. Sådant beslut torde komma att meddelas i huvuddelen av trafiknykterhetsfallen. Vidare måste uppmärksammas att polis och åklagare föreslås att få skyldighet att rapportera fall där körkortsindragning kan vara aktuell. Eftersom polis och åklagare torde ha väsentligt bättre möjligheter att uppmärksamma om alkoholproblem föreligger än den som i efterhand läser en dom eller ett förundersökningsprotokoll måste det från effektivitetssynpunkt anses som en fördel att rapporteringen ej sker efter en schablon och i alla fall.

5.2.4 Brott av icke körkortsinnehavare

Kommittén anser att det inte finns någon anledning att i fråga om anteckningsprinciperna särbehandla icke körkortsinnehavare. Uppmärksammas bör dock att brott av icke körkortsinnehavare får ett begränsat intresse på grund av det system med körkortsspär som kommittén föreslår (4:5 KL). Med hänsyn till att kommittén förordar en begränsning i registreringskyldigheten torde i praktiken det trafikbrott som kommer att registreras för icke körkortsinnehavare att bli olovlig körning, eventuellt i kombination med annan trafikbrottslighet.

5.2.5 Läkarens underrättelseplikt

Den läkare som upptäcker en trafikfarlig defekt eller sjukdom har ingen lagfäst skyldighet att underrätta körkortsmyndigheten.

I cirkulär den 26 april 1965 har dåvarande medicinalstyrelsen uttalat att sjukdomar eller defekttillstånd som uppenbarligen kan medföra synnerlig fara för trafiksäkerheten vid förande av motorfordon *bör* anmälas till vederbörande länsläkare respektive förste stadsläkare, vilken i sin tur har att underrätta länsstyrelsen. Detta cirkulär, som fortfarande är gällande, ersatte ett tidigare av den 1 november 1953.

Under såväl 1950- som 1960-talet har frågan om en lagfäst underrättelseplikt för läkare varit på tal i lagstiftningssammanhang. Såvitt kunnat utrönas skedde det senast i bilförarutredningens betänkande "Körkortet och trafikutbildningen" (SOU 1965:42) och den därå följande propositionen.

Bilförarutredningens betänkande innehåller på sidorna 73–74 en sammanfattning av den tidigare diskussionen i frågan.

Bilförarutredningen kom till uppfattningen att någon allmän anmälningsplikt inte borde genomföras (bet. s. 75). Remissinstansens inställning finns redovisad i prop. 1967:55 s. 68.

Departementschefen anförde (prop. 1967:55 s. 71):

Utredningen finner inte skäl föreslå skyldighet för läkare att till körkortsmyndighet anmäla sjukdomar eller defekttillstånd som kan medföra fara för trafiksäkerheten. Därvid understryks emellertid starkt vikten av att medicinalstyrelsens rekommendation om sjukdomsanmälan följs av läkarna i en helt annan utsträckning än f. n.

Medicinalstyrelsen utfärdade den 26 april 1965 ett nytt cirkulär angående ifrågavarande anmälningar. Det innebär alltså endast en rekommendation till läkarna att anmäla vissa sjukdomstillstånd. Det nya cirkuläret kan antas hos många läkare ha aktualiserat det angelägna i att i betydligt vidgad omfattning göra anmälan. Det har emellertid gått alltför kort tid för att man skall kunna bedöma huruvida en sådan effekt är att påräkna. Medicinalstyrelsen bör få i uppdrag att ägna frågan fortsatt uppmärksamhet och om inte en förbättring sker, hos Kungl. Maj:t anmäla förhållandet eller själv överväga en anmälningskyldighet.

Såväl 1951 och 1958 som 1967 har departementschefen intagit en avvaktande

hållning och velat inhämta ytterligare erfarenheter av läkarnas frivilliga rapportering.¹ Hur har utvecklingen blivit? Någon ny utredning liknande den som presenterades i den mossbergiska kommitténs betänkande (SOU 1957:18 s. 254–259 och 265–266) har inte företagits. Vid trafikmålskommitténs besök hos olika länsstyrelser har emellertid kritiken mot en alltför blygsam rapportering fortsatt. Problemet finns enligt samstämmig mening kvar. Något stöd för att förhållandena markant förbättrats har i vart fall inte framkommit. Det torde knappast heller kunna påstås, att det av medicinalstyrelsen år 1965 utgivna cirkuläret löst frågan på ett tillfredsställande sätt.

Debatten kring upplysningsplikten har också aktualiserats genom fylleristrafutredningens betänkande "Bot eller böter" (SOU 1968:55). Utredningen föreslår att fylleriet skall avkriminaliseras och att vård på akutklinik skall ersätta den nuvarande finkningen. Man föreslår vidare, att den nya lagtexten uttryckligen skall slå fast, att den som är så berusad att han behöver vård skall anses som sjuk och behandlas med hänsyn till sjukdomens art och särskilda förhållanden.

Enligt gällande regler underrättas körkortsmyndigheten om varje fylleristraf. Måste inte denna informationskälla, om den försvinner, ersättas med något annat? Fylleristrafutredningen har stannat för att polismyndigheten till körkortsmyndigheten skall anmäla varje omhändertagande på akutklinik av person som vederligen innehar körkort. Rikspolisstyrelsen har i remissyttrande över betänkandet icke ansett sig kunna biträda förslaget i denna del och bl. a. anført, att polisen i princip inte bör åläggas anmälningskyldighet beträffande person som intagits på vårdinrättning. Socialstyrelsen har i sitt remissyttrande å andra sidan understrukit utredningens åsikt att polismyndigheten och ej den på kliniken stationerade socialvårdstjänstemannen bör svara

¹ Prop. 1951:30 sid. 187, prop. 1958:69 sid. 82 och prop. 1967:55 sid. 71.

för anmälan.

De olika svaren gör det naturligt att fråga vilken roll man bör tilldela den rörande vederbörande föräres medicinska förutsättningar bäst informerade — läkaren. I inte så få fall torde ett omhändertagande ha sin grund i annat än alkoholberusning. På senare år har det blivit allt vanligare att berusning förorsakas av narkotika. Läkaren måste vara den som bäst kan ta ställning till den omhändertagnes status. Fylleristrafutredningen har vidare visat, att man i stor utsträckning har att göra med människor som har alkoholproblem. Läkare måste därför avge utlåtande om återkallelsefrågan kommer upp.

De anförda synpunkterna har lett till att kommittén funnit att frågan om läkarnas medverkan i trafiksäkerhetsarbetet ånyo bör tagas upp. Reglerna om sekretess eller tystnadsplikt kan knappast sägas utgöra något absolut och avgörande hinder mot en ökad upplysningsplikt för läkarna. Redan medicinalstyrelsens cirkulär innebär på sätt och vis att dessa regler genombrutits. Detta har ytterligare skett genom ett flertal lag- eller författningsbestämmelser. Följande torde vara de närmast liggande exemplen.

Nykterhetsvårdslagen innehåller i 10 § bestämmelser som ålägger läkare, vilken i sin verksamhet erhåller kännedom om att någon missbrukar alkoholhaltiga drycker, att göra anmälan till nykterhetsnämnden. Vissa undantag stadgas.

Barnavårdslagens 93 § innehåller bestämmelser om ovillkorlig anmälningsplikt rörande förhållanden av beskaffenhet att föranleda barnavårdsnämndens ingripande. Anmälningskyldigheten väntas komma att omfatta även narkotikamissbruk hos barn.

Smittskyddskungörelsen av den 26 april 1968 ålägger läkare underrättelseplikt i flera fall. Sålunda stadgas i 8 § att läkare, som konstaterar venerisk sjukdom, senast följande dag skall göra skriftlig anmälan till länsläkaren. I 16 § stadgas att anmälningsplikt dessutom föreligger beträffande allmänfarliga sjukdomar samt vissa andra uppräknade sjukdomar (t. ex. scharlakansfeber, stel-

kramp, trikinos och malaria). Jämlikt 22 § kan dessutom socialstyrelsen för begränsad tid föreskriva anmälningsplikt för annan smittsam sjukdom.

På flera områden, där samhällets eller enskildas skyddsintresse ansetts väga särskilt tungt har man således redan infört en lagfäst upplysningsplikt. Det som numera anföres såsom huvudsakligt skäl mot en lagfäst upplysningsplikt är förtroendeförhållandet mellan patient och läkare och omtanken om dem som skulle kunna tänkas avstå från ett läkarbesök i rädslan för att bli av med körkortet. Man har här hamnat i en svårlost intressekonflikt.

Vilka andra reformer kan påverka bedömningen? Stundom framföres ånyo kravet på en periodisk läkarkontroll av körkortsinnehavare. Kommer vi att få en sådan? Det talas mycket om allmän hälsokontroll och i direktiven för socialutredningen (riksdagsberättelsen 1969:S 29) betonas betydelsen av en aktiv uppsökande vård. I vilken utsträckning kan dessa intentioner fullföljas? Är det riktigt att dra slutsatsen att individen troligen kommer att få det allt svårare att undandra sig samhällets kontroll också när det gäller den egna hälsan och att betänkligheterna mot en lagfäst upplysningsplikt kommer att uttunnas?

Kommittén har ansett det ligga utanför det egentliga utredningsuppdraget att utarbeta förslag till lösning av frågan om anmälningsplikten. Reformbehovet måste emellertid betecknas som angeläget och kommittén har därför ansett det väsentligt att peka på problemet och de nya faktorer som kan påverka bedömningen.

Kommittén har den 6 november 1970 sammanträffat med representanter för socialstyrelsen. Resultatet av överläggningarna blev att man från socialstyrelsens sida fann det nödvändigt med en översyn av i första hand den förteckning över trafikfarliga sjukdomar som 1965 års cirkulär innehåller. En arbetsgrupp har sedermera tillsatts för ändamålet. Efter den revidering som genomgången kan väntas resultera i kan frågan om anmälningsplikten ånyo tagas upp till över-

vägande.

Frågan om läkares upplysningsplikt kan utsträckas till att avse också skyldigheten att informera föraren. Kommittén anser det från trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen väsentligt att också denna fråga uppmärksammas. I dag lämnar man i alltför stor utsträckning åt föraren själv att avgöra om t. ex. en sjukdom eller ett ordinerat läkemedel påverkar hans förarförmåga. Det torde vara nödvändigt att läkare, läkemedelsfabrikanter och läkemedelsförsäljare i framtiden fäster stor vikt vid trafiksäkerhetsfrämjande upplysning.

5.2.6 Underrättelse från nykterhetsnämnd, polis, åklagare m. fl.

I olika författningar finns regler om underrättelseplikt till länsstyrelse angående körkortsinnehavare. Här kan hänvisas till underrättelseplikten för nykterhetsnämnd (80 § 3 mom. VTK) och för polis (81 § VTK). Kommittén anser inte att någon principiell ändring bör ske i detta regelsystem. Självfallet måste dock framställningarna i fortsättningen enbart avse körkortsindragning enligt de särskilda grunder som anges för dessa. Vidare bör bestämmelserna utformas så att underrättelse sker till länsstyrelse i hemvistlandet.

Kommittén har redan i betänkandet Trafikmål (SOU 1963:27 s. 42 f) lagt fram förslag som syftar till en effektivare rapportering från polisen. Detta förslag, som vunnit allmän anslutning bland remissinstanserna, synes lämpligen böra genomföras i detta sammanhang. Visserligen har antalet framställningar från polisen ökat från 317 år 1955 till 708 år 1968 (jfr SOU 1957:18 s. 243 och SOU 1972:70 s. 179). De uttalanden som kommittén gjorde i betänkandet Trafikmål om den bristande effektiviteten i rapporteringen har fortsatt giltighet.

De förslag som kommittén lägger fram i detta sammanhang och som bl. a. innebär, att brott som saknar betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt, ej längre skall rapporteras till körkortsregistret, innebär också att större krav ställs på myndigheternas aktivitet

för att uppmärksamma trafikanter som innebär en potentiell trafikfara. Kommitténs understrykande av att de olycksförebyggande synpunkterna i fortsättningen måste ges högre prioritet måste också här beaktas.

Kommittén föreslår därför att även åklagare åläggs att till länsstyrelse och körkortsregister rapportera fall där körkortsindragning eller olika former av stödåtgärder för att förhindra körkortsindragning bör sättas in. Det kan finnas anledning att ge RÅ i uppdrag att efter samråd med trafiksäkerhetsexpertis ge närmare anvisningar för åklagarna angående denna rapporteringsskyldighet. Möjligheterna att genom anvisningar från RÅ styra utvecklingen är erfarenhetsmässigt goda. Kommittén anser att rapporteringen härigenom kan ge en väsentligt bättre trafiksäkerhetseffekt än för närvarande.

5.2.7 Förare i yrkesmässig trafik

I den allmänna motiveringen (SOU 1972:70 avsnitt 2.8) har kommittén lagt fram förslag om de särskilda krav som bör ställas på förare i taxitrafiken. Detta förslag måste kompletteras med regler om information om de brott som kan utgöra hinder för taxiförarbehörighet. Länsstyrelserna bör i dessa fall ur RI kunna få uppgift om brott mot 3, 4 och 6 kap. BrB. Vidare måste länsstyrelserna underrättas om sådant brott begåtts av den som erhållit behörighet att arbeta som taxiförare. Det kan också övervägas att ålägga polisen en rapporteringsskyldighet i dessa fall (jfr 81 § VTK).

5.3 Rehabiliteringstider

5.3.1 Körkortsbeslut

Kommittén har övervägt om det krävs särskilda rehabiliteringsregler för anteckningar om körkortsbeslut. Den fråga som skall besvaras är om dessa uppgifter antingen efter någon tid skall utgå ur registret eller också efter viss tid ej tas med i utdrag från registret. Kommittén har den principiella

inställningen att det från rättssäkerhetssynpunkt är ett intresse att så långt möjligt begränsa den tid under vilken anteckningar skall stå kvar.

Samtidigt måste emellertid konstateras att från det närmast jämförbara registret, nämligen kriminalregistret, sker i praktiken aldrig någon utgallring av uppgifter (se 7 § lagen om allmänt kriminalregister). Vid utdrag ur registret tas i princip med uppgifter som är upp till tio år gamla. I vissa fall förekommer att även ännu äldre uppgifter tas med i registret. Anmärkas kan att för polisregistret finns likartade rehabiliteringsregler för utdrag till t. ex. polis, åklagare eller länsstyrelse.

Eftersom länsrätts beslut om körkortsindragning i fortsättningen inte vare sig från principiell eller praktisk synpunkt kan eller får ses som en fråga om rättsverkan av brott utan som en ren lämplighetsprövningsfråga synes ställning till rehabiliteringsregler för dessa fall kunna tas tämligen oberoende av nuvarande system inom RI.

Kommittén anser att beslut om körkortsindragning måste finnas kvar i registret och tas med i utdrag till dess vederbörande förvärvat nytt körkort. Sedan körkort förvärvats på nytt synes en femårig rehabiliteringstid vara lämplig i fråga om utdrag. I likhet med t. ex. anteckningar i kriminalregistret torde emellertid uppgifterna i princip bära bevaras under vederbörandes livstid.

I fråga om körkortsbeslut i anledning av trafikbrott, dvs. ovillkorlig körkortsåterkallelse, villkorlig körkortsåterkallelse och körkortsspärr måste beaktas att dessa beslut ofta meddelas samtidigt med att frihetsstraff utdöms. Det kan enligt kommittén inte vara rimligt att anteckning om dessa körkortsbeslut skall kunna erhållas genom att utdrag ur t. ex. kriminalregistret inhämtas medan samma upplysning ej skulle kunna erhållas om utdrag i stället begärs ur körkortsregistret. Vidare måste beaktas att kommittén föreslår särskilda körkortsprov för den som önskar förvärva körkort efter ovillkorlig körkortsåterkallelse eller beslut om körkortsspärr.

Mot bakgrunden av vad nu sagts bör således beslut om körkortsåterkallelse i anledning av brott för alltid finnas kvar i registret. De bör tas med i utdrag till dess vederbörande förvärvat körkort efter körkortsbeslutet. Om den person som körkortsbeslutet avsett förvärvat körkort förordar kommittén en femårig rehabiliteringstid räknad från den tidpunkt tiden för körkortsspärr utgått. I fråga om villkorliga körkortsåterkallelser förordar kommittén också en femårig rehabiliteringstid från det prövotiden utgått.

Kommittén är medveten om att den här föreslagna rehabiliteringstiden med tanke på motsvarande bestämmelser för kriminal- och polisregister är mycket kort. En samordning synes eftersträvansvärd inte minst med hänsyn till de olägenheter som enligt vad ovan redovisats uppstår om för de olika registren gäller skilda rehabiliteringsregler. Kommittén anser därför att rehabiliteringsreglerna för kriminal- och polisregister bör omprövas.

5.3.2 Trafikbrott

Vad gäller rehabiliteringstiden vid utdrag av registret förordar kommittén i överensstämmelse med 10 § prickkungörelsen en i princip treårig rehabiliteringstid, räknad från den tidpunkt då brottet begicks. Denna tid bör gälla för anteckningar om både straff och prickar.

Frågan om anteckning skall göras om trafikbrott som ej är av trafiksäkerhetskaraktär bör lösas utifrån allmänna straffrättsliga principer. Det krävs i dessa fall inte särskilda regler om anteckningsskyldighet därför att fråga är om trafikbrott. Samtidigt vill kommittén understryka att det kan finnas anledning att från mera allmänna utgångspunkter se över registreringsskyldigheten. Det förhållandet att även det obetydligaste brottsbalksbrott skall antecknas medan ett trafikbrott i allmänhet endast antecknas om det föranlett 25 dagsböter eller mera (se 2 § polisregisterkungörelsen, SFS 1969:38) kan synas anmärkningsvärt. Vidare borde den övergång som inom trafikrätten skett från

dagsböter till böter omedelbart i penning ha uppmärksammas särskilt.

5.3.3 Övriga anteckningar

Kommittén förordar i princip en femårig rehabiliteringstid. Förlängning av denna tid bör kunna medges i särskilt angivna fall.

5.4 *Slutanmärkning*

Kommittén har i detta avsnitt inte behandlat trafikbrott som avdömts utomlands. Denna fråga måste beaktas i det fortsatta arbetet med kommitténs förslag.

Det skall också anmärkas, att kommittén ej lagt fram något särskilt förslag om omfattningen av domstolars m. fl. rapporteringskyldighet. Det har som framgår bl. a. av prop. 1971:65 s. 54 från länsstyrelserna som körkortmyndighet framförts önskemål om tillgång till domar m. m. Med det processuella system som kommittén förordar finns emellertid inte något behov av en sådan rapporteringskyldighet. Några maskinella registermeddelanden till länsstyrelsen om trafikbrott behöver inte heller framställas.

6 Straffprocessuella konsekvenser vid vissa rättsverkningar av brott

Av Carl M. Elwing

6.1 Inledning

Påföljdsbegreppet tillmäts i skilda sammanhang särskild betydelse vid användningen av *straffprocessuella* stadganden. Främst kommer här i betraktande bestämmelser i rättegångsbalken. I det följande skall några av dem, delvis av komplicerat slag, uppmärksammas, därvid början lämpligen görs med reglerna om omröstning till dom i kollegiala domstolar. Andra frågor av intresse är förbudet mot s. k. reformatio in peius samt visst problem rörande fullföljd till hovrätt. Med brottmålsavgörandets betydelse som res judicata är vidare ett flertal vanskliga spörsmål förknippade.

Inledningsvis må några anmärkningar rörande påföljdsbegreppet beredas plats.

6.2 Påföljdsbegreppet

Vad först beträffar det *straffrättsliga* påföljdsbegreppet är att märka, att 1864 års strafflag inte utgick från en så noga fixerad begreppsapparat som sedermera brottsbalken. Man räknade med allmänna straff (2:1) och särskilda straff (ämbetsstraff m. m., 2:15 och 15 a). Vid sidan av detta straffsystem fanns ett komplex av skyddsåtgärder, såsom internering m. m., och ett behandlingssystem för straffria (sinnessjukvård m. m.). Slutligen kompletterades reaktionsapparaten med vissa andra, accessoriskt tillämpliga påföljder av typen ämbetsstraff såsom bistraff (25:7)

och, vanligen, förverkande (se *Brott mot staten och allmänheten*, 1949, s. 54 ff), liksom övervakning, kastrering osv.

Brottsbalken använder sig på detta område i större utsträckning än strafflagen av definitioner; därigenom erhåller de ifrågasvarande begreppen en speciell, teknisk betydelse. Central ställning intar begreppet *brottspåföljd* ("påföljd för brott" eller "påföljd"), varmed enligt 1:3 brottsbalken avses *dels* de allmänna straffen (böter, fängelse), *dels* ämbetsstraff och disciplinstraff för krigsmän *och dels* villkorlig dom, skyddstillsyn, ungdomsfängelse, internering och överlämnande till särskild vård (barnavård, nykterhetsvård, psykiatrisk vård). Begreppet *straff*, som likaledes närmare bestäms genom en uppräknig i det angivna lagrummet, inbegrips alltså under begreppet påföljd. Straff används som gemensam beteckning för de påföljder vilka anges i eller i anslutning till bestämmelserna om de särskilda brotten (Kommentaren till brottsbalken I, tredje upplagan s. 17). Vad som inte finns upptaget i uppräknigen enligt 1:3 är alltså inte brottspåföljd – och inte heller straff – i brottsbalkens mening.

Beträffande andra slags rättsverkningar av brott än de nu nämnda ges inga konkreta bestämmelser i brottsbalken. Det erinras emellertid i 1:8 om att annan rättsverkan än straff eller annan brottspåföljd kan förekomma. En sådan är skadeståndsskyldigheten. En

annan är förverkandet av egendom (dock inte förverkande enligt 36:3).

För förverkande (men inte för skadeståndsskyldighet) använder brottsbalken termen *särskild rättsverkan*. Begreppsmässigt bestäms den av brottsbalken endast på det negativa sätt, som framgår av det nu nämnda, dvs. att den är en rättsverkan av brott som inte består i någon brottspåföljd (inklusive straff) och ej heller i skadeståndsskyldighet. Av 1:8 följer, att det finns *även andra arter av särskild rättsverkan* än förverkande som nyss sagts; någon ytterligare exemplifiering ges dock ej i lagtexten. I motiven nämns emellertid straffavgift såsom straffskatt (enligt då gällande skattestrafflagen), förlust av rättighet eller behörighet såsom förlust av körkort, förvisning enligt utlänningslagen samt sådan rättsverkan som den, att brottet utgör ett rättsfaktum, vilket part kan åberopa till grund för dom till sin förmån, t. ex. äktenskapsskillnad enligt giftermålsbalken 11:9–11. (Se till det sagda anf. kommentar I s. 59 f och II, andra upplagan s. 374 f.)

Någon närmare utläggning av begreppet särskild rättsverkan förekommer inte i varje sig lagförarbeten eller kommentar. Av det nyss återgivna framgår som synes, att sådana verkningar inte är brottspåföljder i brottsbalkens mening, ehuru de, såsom framhålls i kommentaren, "enligt vanligt språkbruk" är sådana påföljder (I s. 38). Det förefaller möjligt att karakterisera dem som rättsliga konsekvenser av brott, fastän konsekvenser, som i så hög grad saknar det *traditionella*, man skulle kanske säga formalistiska strafflidandets kännetecken, att de inte bör betecknas som brottspåföljder. Särskilt typiskt framstår det sistsagda förhållandet vid en sådan rättsverkan som den ovannämnda, att brottet kan läggas till grund för meddelandet av viss dom.

Den särskilda rättsverkan är i vissa fall knuten till själva brottet, i andra till dom för brottet. Är särskild rättsverkan beroende av att någon döms till straff, skall enligt 36:6 dylik rättsverkan inträda även där någon döms till annan brottspåföljd.

Lagstiftarens mening är, att alla brotts-

påföljder skall anses principiellt likställda på det sättet, att man i varje särskilt fall beträffande varje ifrågakommande brottspåföljd förutsättningslöst prövar — med beaktande av vad som stadgats om denna — om påföljden bör ådömas. Det har dock avståtts från att beträffande valet mellan straff och annan brottspåföljd ge någon regel som skulle kunna uppfattas som en presumptionsregel. Tanken om påföljdernas principiella likställdhet har man emellertid sökt bringa till uttryck genom stadgandet i 1:4 första stycket (och 1:7).

För särskilda situationer har det befunnits nödvändigt meddela regler om den relativa svårheten av vissa straff. Straffnedsättningsbestämmelserna i 13:11 m. fl. lagrum föranleder sålunda uttalandet i 1:4 andra stycket om att fängelse och ämbetsstraff men inte disciplinstraff för krigsmän skall anses svårare än böter. Om andra brottspåföljders relativa svårhet ges inga stadganden i lagtexten. För dylika problem må här hänvisas i första hand till brottsbalkskommentaren vid 1:4.

Rättegångsbalken har emellertid vissa bestämmelser beträffande komparationsproblemet. Fråga om påföljders relativa svårhet kan på straffprocessrättens område uppstå med anledning av förbudet mot reformatio in peius. Vidare förekommer motsvarande problem vid omröstning till dom, då enligt 29:3 andra stycket i visst fall den för den tilltalade lindrigaste meningen skall gälla; så ock vid bestämmandet av rättegångskostnaderna efter fullföljd till högre rätt, då enligt 31:10 första stycket den högre rättens dom skall anses som fällande bl. a. om den går ut på svårare påföljd än underrättens. För en allmän orientering om dessa spörsmål må likaledes hänvisas till det i det föregående stycket anförda kommentarstället.

Även ett *processuellt* påföljdsbegrepp föreligger alltså. Fråga är då, om detta begrepp helt eller delvis sammanfaller med det straffrättsliga enligt brottsbalken.

Nära till hands kan ligga att svara, att så måste vara fallet; när det i rättegångsbalken talas om exempelvis omröstning angående

påföljden, skulle m. a. o. endast vad som enligt brottsbalken är att beteckna som påföljd kunna utgöra omröstningstema. Vid 1964 års ändringar i rättegångsbalken i anledning av brottsbalkens införande utbyttes i 29:2 andra stycket orden "... och därefter straff eller annan påföljd bestämmas" mot "... och därefter omröstning angående påföljden företagas". Departementschefen motiverade därvid ändringen med att regeln "icke torde kunna avse andra påföljder än de i brottsbalken såsom påföljder betecknade" (se NJA II 1964 s. 156).

Om denna uppfattning är riktig, kan, för att ta ett exempel, fråga om förvisning av utlänning redan på grund av nämnda förhållande inte göras till föremål för särskild omröstning; förvisning – som materiellt sett motsvarar de administrativa instituten avvisning, förpassning och utvisning – är enligt brottsbalkens betraktelsesätt inte något straff och ej heller någon annan brottspåföljd. Anledning blir att återkomma härtill efter en kortare redogörelse för aktuella omröstningsregler i rättegångsbalken.

6.3 Omröstning till dom i kollegiala domstolar¹

Om omröstning i brottmål stadgas i 29 kap. rättegångsbalken. Kapitlet avhandlar främst omröstning i *ansvarsfrågan*. (Frågor i brottmål, vilka ej avser ansvar, behandlas enligt 29:6 i huvudsak enligt de civila omröstningsreglerna.) De frågor, som kan bli föremål för särskilda omröstningar, hänförs i 29:2 till tre olika kategorier: rättegångsfrågor, frågor i vissa fall om den tilltalades skuld till brottet och frågor om ansvarspåföljden. De svåra tillämpningsproblemen uppkommer, med gällande ordning, i domstolar med kollegial sammansättning, inte i nämndmål.

Paragrafen utgår från att vid omröstning i normalfallet samtliga ledamöter skall avge fullständiga vota angående såväl skuldfrågan som påföljden (andra stycket e contrario). Den allmänna utgångspunkten är nämligen, att *en* omröstning skall äga rum i ett sammanhang rörande samtliga frågor, som

föreligger till bedömande (Gärde m. fl., Kommentar till rättegångsbalken s. 389).

Ursprungligen stadgade 29:2 härefter, såvitt nu är av intresse, i sitt tredje stycke följande:

Förekomma vid omröstning angående påföljden skiljaktiga meningar om villkorligt anstånd med straffets ådömande eller huruvida ungdomsfängelse, förvaring eller internering i säkerhetsanstalt eller annan skyddsåtgärd skall ådömas, skall, om det erfordras, särskild omröstning ske om varje påföljd, för vilken någon sålunda röstat. Ådömes därvid ej sådan påföljd, skall särskild omröstning ske om straffet. Vad nu sagts om skyddsåtgärd gälle ock fråga, huruvida den tilltalade på grund av sin sinnesbeskaffenhet är fri från straff.

Sistnämnda föreskrifter föranleddes av svårigheten att jämföra såväl de anförda s. k. skyddsåtgärdernas svårighetsgrad med de vanliga straffarternas som dessa åtgärder inbördes. Till följd härav blev sammanräkningsregeln, att vid meningsskiljaktighet med lika röstetal inom kollegial domstol den för den tilltalade lindrigaste meningen skall gälla, omöjlig att tillämpa. Därjämte verkade det motivet att skyddsåtgärderna inte på samma sätt som ett vanligt straff ger uttryck för hur grovt brottet ansetts vara utan "utgöra helt andra former av samhällets reaktion mot brott". (Se NJA II 1943 s. 377 f.) För tillfredsställande resultat befanns det sålunda nödvändigt att i vissa fall möjliggöra särskilda omröstningar om nämnda påföljder.

Enligt det anförda skulle alltså, där saken ej gällde flera brott och det vid överläggningen satts ifråga att ådöma viss skyddsåtgärd,² först företas en omröstning, vid vilken alla ledamöter avgav vota i både skuld- och påföljdsfrågan. Var fråga om flera brott, kunde särskild omröstning i skuldfrågan bli påkallad före omröstningen angående påföljden. I såväl den ena som den andra situationen kunde härigenom i vissa fall på

¹ Jfr min framställning i Festskrift till Ivar Agge s. 141 ff.

² Från s. k. kvalificerad villkorlig dom och straffriförklaring bortses här.

grund av tillämplig sammanräkningsregel – t. ex. enhälligt nämnd i underrätt – utgången av målet omedelbart bestämmas, så att vidare omröstning blev överflödigt.

Om emellertid två eller flera meningar uttalades angående påföljden och någon av dem innebar ådömande av skyddsåtgärd, utan att målets utgång därigenom omedelbart bestämdes, blev särskild omröstning nödvändig rörande den ifrågasatta skyddsåtgärden. Hade vid den tidigare omröstningen röster avgetts för flera olika sådana påföljder, måste alltså särskild omröstning ske över varje. Någon regel om den ordningsföljd mellan olika frågor som därvid var att tillämpa uppställdes inte. (Jfr 29:5.) Erhölls vid den särskilda omröstningen majoritet – på sätt angetts i 29:3 andra stycket första och andra punkterna – för viss påföljd, var saken därmed avgjord och vidare omröstning inaktuell. I motsatt fall återstod att rösta särskilt om straffet.

Som synes blev den första omröstningen preklusiv med avseende på de skilda omröstningstemata som kunde ställas upp beträffande annan påföljd än straff. Vidare blev resultatet, när majoritet inte vanns för viss påföljd vid den särskilda omröstningen, ådömande av straff, även om denna mening i och för sig saknade majoritet inom rätten.

Rättegångsbalkens omröstningsregler bygger som sagt på tanken, att alla ledamöter i en kollegial domstol skall yttra sig om varje fråga som föreligger till avgörande; följaktligen skall i princip alla domare delta i varje särskild omröstning i påföljdsfrågan. Den som röstat för den tilltalades frikännande men stannat i minoritet slipper dock delta vid omröstning för bestämmande av straff (inklusive, sedan 1964, påföljdseftergift o. d.). Det skall i stället anses, att han röstat för den för den tilltalade lindrigaste meningen, 29:2 sista stycket in fine.

Med införandet av brottsbalken blev vissa ändringar i de angivna reglerna erforderliga; omläggningen av påföljdssystemet, innefattande bl. a. vidgade möjligheter till kombinationer av olika påföljder, var alltför ge-

nomgripande. Det anmärktes också på den nyssnämnda preklusionen av omröstningstemata m. m.

Resultatet blev – och består alltjämt – att 29:2 tredje stycket föreskriver särskild omröstning om varje i stycket angiven påföljd, beträffande vilken under omröstningens gång yrkande framställs av någon av de voterande. Enskild ledamot kan alltså på detta sätt framtinga särskilda omröstningar om en rad alternativa påföljder.

Emellertid befanns nödvändigt att begränsa antalet meningar som föremål för särskild votering. Ju större antal som tilläts, desto större blev utsikterna att varje enskild mening utvoterades med den följd, att domen kom att gå ut på straff. Särskild votering får därför ske endast om fråga, huruvida annan påföljd än straff eller sådan påföljd jämte böter skall ådömas eller huruvida anstaltsbehandling skall ingå i skyddstillsyn, huruvida påföljd skall efterges eller huruvida påföljd skall utebli på grund av vederbörandes själsliga abnormitet. Märkas må alltså, såvitt gäller kombination av exempelvis skyddstillsyn med böter, att den särskilda omröstningen kommer att avse, inte frågan ”huruvida skyddstillsyn, varom ett flertal av de röstande förenat sig, skall kombineras med böter” utan huruvida skyddstillsyn jämte böter skall ådömas. Besvaras den sist angivna frågan med ja av domstolens majoritet, är därmed intet avgjort om böternas storlek. (Se till det sagda NJA II 1964 s. 157 ff.) Dessas storlek får bestämmas efter särskild, sekundär omröstning. I 29:2 fjärde stycket uttalas nämligen, att sådan votering, där det befinns erforderligt, skall ske vid skilda meningar om storleken av böter, som ådöms jämte annan påföljd än straff, om särskilda föreskrifter vid skyddstillsyn eller om minsta tid för internering.

Enligt 29:2 tredje och fjärde styckena får alltså *särskild omröstning för bestämmandet av påföljd* äga rum blott i vissa angivna fall. Därvid blir frågan om tillämpligheten av viss påföljd i och för sig, nämligen individual-

preventiv åtgärd,¹ föremål för en första sekundär omröstning. En andra sekundär omröstning kan härefter bli erforderlig för det närmare utformandet av påföljden i vissa, likaledes särskilt angivna fall. Påföljdsbegreppet används här tydligen enligt brottsbalkens rent tekniska bestämning. För fråga om särskild rättsverkan synes lagtextens avfattning inte medge något utrymme.

Hur skall då – för att anknyta till ett ovan antytt spörsmål – förfaras, när olika ledamöter har skilda meningar om exempelvis ifrågasatt strafftid i förening med förvisning av varierande varaktighet?

Till utgångspunkt för diskussionen härom må väljas det ganska färskta rättsfallet NJA 1968 s. 327. Där aktualiserades en fråga om särskild votering av att det vid en företagen första omröstning yppades olika uppfattningar rörande påföljden: somliga ledamöter (i hovrätten) ville ådöma den tilltalade skyddstillsyn för vissa brott och fängelse för brottsligheten i övrigt medan andra ville döma till fängelse för samtliga brott. Votering anställdes i denna delfråga, och HD ansåg sedermera, att i varje fall grunderna för 29:2 motiverade förfaringssättet (anf. ref. s. 334).

Vilken prejudicerande betydelse som bör tilläggas detta ståndpunktstagande är vanskligt att säga.

Till en början kan konstateras, att avfattningen av det nämnda lagrummet, såväl den ursprungliga som den 1964 förändrade, bygger på principen om särskild omröstning endast i snäva undantagssituationer. Departementschefens inställning präglades i sistnämnda lagstiftningsärende av påtaglig återhållsamhet (se särskilt NJA II 1964 s. 160). Även den utbyggnad av lagrummet som tillkom efter lagrådets förslag och om vars berättigande departementschefen tydligen inte fann sig helt övertygad måste betecknas som jämförelsevis begränsad. Det torde därför kunna redan på grund härav diskuteras, inte bara om paragrafen är tillämplig direkt efter ordalydelsen utan även om dess grunder verkligen ger det stöd som enligt det nyss sagda antagits.

Det framgår emellertid av förarbetena till 1964 års lagändring, att lagrådet funnit det lämpligast – med hänsyn till de vidsträckta möjligheter som enligt brottsbalken föreligger vid utformningen av påföljder – att åtminstone ”i viss utsträckning” acceptera principen om sekundär omröstning ”i detaljfrågor”. Att fullständigt reglera alla fall, som kunde uppkomma enligt brottsbalken, var ogörligt; man borde därför – fortfarande enligt lagrådet – uttryckligen reglera endast det fall att ett brott föreligger och ”hänvisa de mer komplicerade fallen att avgöras med tillämpning av de grunder som kommit till uttryck i lagen”. (Se NJA II 1964 s. 158.) Lagrådet anförde därefter vissa typexempel, där *grunderna* för 29:3 syntes böra användas till stöd för särskild omröstning; så, där det vid sammanträffande av brott gällde att välja mellan de olika alternativ, som tillhandahölls av 34:1 brottsbalken, eller där tillämpning av 1:6 brottsbalken sattes ifråga. Vissa av de i det sistnämnda lagrummet åsyftade situationerna kunde f.ö. direkt hänföras under ordalagen i 29:3, om uttrycket ”för samma brott” uteslöts ur paragrafens föreslagna tredje stycke – en utslutning, som jämväl skedde (a. a. s. 159).

HD:s ifrågavarande uppfattning ligger tydligen i linje med lagrådets nu refererade. Det kan emellertid erinras om ett processlagberedningens uttalande, att – vid åtal för flera brott – olika meningar om huruvida ett straff eller särskilda straff skall ådömas inte borde föranleda särskild votering om påföljden, varför varje ledamot hade att i vanlig ordning sätta ut gemensamt straff eller särskilda straff. (Se NJA II 1943 s. 377.) Detta uttalande accepterades i det dåvarande, grundläggande lagstiftningsärendet och något uttryckligt avståndstagande från det samma – bortsett från nyssnämnda förhåll-

¹ Här används uttrycket efter Ekelöf, Rättegång III, tredje upplagan s. 57, varjämte må erinras om att de nu ifrågavarande påföljderna *till sin natur* i stort sett stämmer överens med de individualpreventiva åtgärder eller skyddsåtgärder som på motsvarande sätt kunde bli föremål för särskild omröstning enligt lagrummets ursprungliga avfattning.

landen — synes ej heller sedermera ha förekommit. Därtill kan anmärkas, att departementschefen lämnade den ifrågavarande delen av lagrådets yttrande — men inte lagrådets förslag till utbyggnad av 2 § — utan varje kommentar.

De nyss återopade typexemplen hänför sig alla till institut i brottsbalken. Försiktighet kan därför synas påkallad, när man med ledning av dem och vad i övrigt uttalats vill dra slutsatser om den processuella behandlingen av "påföljder" på den variationsrika specialstraffrättens område.

Att observera synes även vara, att HD:s uttalande i 1968 års rättsfall — ett tilläggsyttrande *vid sidan* av votum — har karaktären av ett *obiter dictum* utanför själva saken. Detta förringar måhända, oaktat den rättsfallsreferatet åsatta rubriken, den betydelse som stöd för en extensiv tillämpning av 2 § vilken eljest må kunnat tilläggas meningsyttringen.¹

Vid tillkomsten av rättegångsbalken erinrade lagrådet om att lagverket inte kommit att beröra domens avfattande, när "straff och påföljder av olika slag" kan komma ifråga på en gång — t. ex. där det gäller frihetsstraff samt avsättning eller suspension — och majoriteten i de olika avseendena inte sammanfaller. Det mest tillfredsställande syntes lagrådet vara, att särskild sammanräkning av de olika meningarna skedde beträffande *varje* ifrågasatt straff eller påföljd. Departementschefen godtog uttalandet och fann uttryckligt stadgande i ämnet ej erforderligt. (Se NJA II 1943 s. 383 f och 386.)

Till vad sålunda uttalats anknöt departementschefen i proposition 1953 med förslag till ny utlänningslag. Ej heller i det motsvarande ämnet syntes enligt honom något uttryckligt lagstadgande nödvändigt. Han framhöll därjämte, att det stundom inte var möjligt att säga, vilken mening som var den lindrigaste, när olika uppfattningar framställdes angående *både* straff *och* förvisning; i en dylik situation borde därför särskild omröstning företas rörande förvisningen, när vid domsoverläggningen ingen av meningarna erhållit mer än hälften av rösterna. Denna

omröstning borde i regel ske, innan man bestämde straffet. (Prop. 41/1954 s. 100.) Justitieministerns uttalanden föranledde ej erinran från vare sig lagrådet eller riksdagen.

Enligt det senast återgivna skulle alltså sekundär omröstning i viss påföljdsfråga vara möjlig, oaktat den särskilda omröstningen enligt den omedelbara avfattningen av 29:2 tredje stycket inte avser sanktion av detta slag. Uppfattningen torde dock näppeligen bli lämnad utan gensaga — i varje fall som stöd för en generell handlingsnorm.

En fråga i ämnet var aktuell i rättsfallet NJA 1961 s. 410. HD:s majoritet förklarade där, att såväl skuldfrågan (saken gällde flera brott) som frågan om allmänt straff och suspension var att avgöra genom endast en omröstning, därvid sammanläggning av rösterna skulle ske. En av majoritetens ledamöter uttalade, till utveckling av sin mening, att man — i den föreliggande situationen — inte utan lagstöd borde frångå huvudprincipen i rättegångsbalken om omröstning och anställa särskilda omröstningar angående olika påföljder. Därtill kom, uttalade han vidare, att man vid särskilda omröstningar svärigen kunde tillgodose den för ifrågavarande straffbud (25:7 strafflagen) vägledande synpunkten, att det allmänna straffet och det särskilda straffet skall göras till föremål för en enhetlig straffmätning. Vid tillämpning av sistnämnda stadgande fann han det mest följdriktigt att räkna med de olika meningarna rörande straffmätningen i dess helhet; vad gällde tidigare stadgande i 2:18 strafflagen — anfört av lagrådet vid granskningen av rättegångsbalken — förhöll det sig däremot så, att straffmätning kunde ske utan ömsesidig hänsyn till de olika straffen.

Den återgivna meningsutvecklingen innehåller som synes, för det första, att, i avsaknad av lagstöd, särskild votering om påföljden inte borde ske vid tillämpning av då gällande 25:7 strafflagen. Det måste alltså ha funnits något i detta lagbuds konstruktion eller syfte som gör sådan omröstning olämplig. Vad vederbörande här har i tanke

¹ Jfr dock Bomgren i SvJT 1972 s. 204.

måste vara det förhållandet, att frågan huruvida ämbetsstraff bör ådömas skulle, enligt lagrummet, röna inverkan av det allmänna straff som brottet anses förskylla. Det kan nämligen inte vara det andra speciella förhållandet, som likaledes redovisas i meningsutvecklingen: att vid bestämmandet av det allmänna straffet den förlust skulle beaktas som gärningsmannen lider genom ådömt ämbetsstraff. Detta förhållande korresponderar i stället med det fortsatta uttalandet om en enhetlig straffmätning vid bestämmandet av allmänt och särskilt straff. Kravet på en sådan mätning återopas ju, för det andra, som stöd för den intagna ståndpunkten att ej medge särskilda voteringar. Och av det sista stycket i meningsutvecklingen synes framgå att denna tilläggsmotivering synes bedömts som särskilt vägande.

Att låta den princip som sålunda kommit till uttryck — dvs. att vägra sekundär votering — gälla även vid konkurrens mellan straff och olika påföljder av annat slag (i vidsträckt mening) är måhända likvärt att gå för långt. Bör, vid exempelvis delade meningar om frihetsstraff i förening med förvisning, redan den primära omröstningen — innefattande fullständiga vota även rörande brottsstraffsanktionens art — utgöra grund för avgörandet, eller skall sekundära voteringar över påföljden anses behövliga? Vilken blir domen, om hälften av ledamöterna i den kollegiala domstolen röstar för fängelse sex månader jämte fem års förvisning och återstående hälften, inklusive ordföranden, för fängelse ett år jämte två års förvisning?

Om primäromröstningen — i anslutning till föreskriften i 26 § tredje stycket utlänningslagen, enligt vilken förvisningslidandet skall röna inflytande på övrig påföljdsbestämning, och till den uppfattning som synes ligga bakom utgången i nyssnämnda NJA 1961 s. 410 — anses avgörande, kommer tydligen domslutet att dikteras av den hälft som innesluter ordföranden, under förutsättning tillika, att en jämförelse ur lindrighets-synpunkt mellan de bägge meningssyftningarna befinns omöjlig att göra. Följs åter departementschefsuttalandet från 1953,

måste sekundära voteringar anställas över dels frågan om förvisning och dels frågan om straff, innan avgörandet fastställts. Förvisningsfrågan skall därvid uppenbarligen gå först.

Emellertid skulle man kanske vilja hävda, att möjligheten till sekundär omröstning i sanktionsfrågan är utesluten redan därför att omröstningstema i denna del av ansvarsfrågan enligt 29:2 rättegångsbalken blott kan vara *påföljder*? Om sanktioner, som enligt brottsbalkens definitioner inte är brottspåföljder, skulle överhuvudtaget inte kunna voteras särskilt.

I början av denna promemoria har erinrats om 1964 års ändring i lagrummet och om departementschefens inskränkande motivering för åtgärden. Uppenbarligen måste dock rättegångsbalkens författare antas ha velat under omröstningen i påföljdsfrågan inbegripa alla slags sanktioner för brottet som enligt då vedertaget betraktelsesätt innebar en ansvarspåföljd; även om s. k. särskilda rättsverkningar skulle alltså kunna bli fråga. Något speciellt utformat påföljdsbegrepp i lagstiftningen fanns ju ej att falla tillbaka på. Det kan inte gärna göras gällande, att de i detta avseende närmast definitionsmässiga utläggningar som tillkom med brottsbalken skulle återverka på rättegångsbalkens förevarande bestämmelser. 29:2 andra stycket synes alltså vara *i sak* oförändrat, oaktat den justering av texten som vidtogs 1964. I konsekvens härmed måste det ifrågavarande, samtida departementschefsuttalandet finnas ha blivit något missvisande.

Med denna uppfattning kommer man fram till, att det inte är i och för sig uteslutet att begreppet påföljd i 29 kap. rättegångsbalken omfattar även sådana företeelser som betecknas som särskild rättsverkan. En generell giltig norm kan kanske inte ges, men i varje fall torde man kunna driva den tesen, att ett jämställande av de båda kategorierna är befogat i sådana situationer, där den särskilda rättsverkan har typiskt karaktären av ansvarspåföljd. Så får onekligen sägas vara fallet med t. ex. förvisning, om man betraktar åtgärdens materiella innebörd och conse-

kvenser. Konstaterandet gäller även återkallelse av körkort — åtminstone enligt den utformning som föreligger i trafikmålskommitténs förslag till sanktionssystem — i den mån repressionen inte bör karakteriseras redan som en påföljd. När ledamot voterar i ansvarsfrågan, har han följaktligen att därvid uttala sig även beträffande ”påföljd” av sistnämnda slag, för den händelse skäl härtill föreligger i målet.

Vad därefter angår spörsmålet om särskild omröstning kan det synas tilltalande att acceptera och analogivis vidareföra de ovanberörda uttalandena av lagrådet om särskild sammanräkning beträffande varje påföljd och av justitieministern i samband med utlänningslagstiftningen. Den som vill fästa särskilt avseende vid att förvisningssanktionen av vissa tilltalade — kanske t. o. m. åtskilliga, men antagligen inte alla — anses som det väsentliga lidandet och straffsanktionen som det mindre onda ansluter sig tydligtvis till denna handlingsmodell.

Ej heller förefaller tankegången om den enhetliga sanktionsutmätningens egenvärde ställa sig hindrande i vägen. Är i själva verket inte — mot vad som görs gällande i 1961 års rättsfall — en samlad bedömning av straff och annan kriminell rättsverkan av brott lika väl möjlig vid särskilda omröstningar som vid en exklusiv primäromröstning?

Betänkligheter mot det sagda vållas emellertid av den processuelle lagstiftarens avvísande grundinställning mot sekundära voteringar och av den åskådning som ligger bakom nyssnämnda rättsfall — låt vara att denna åskådning delvis hänför sig till önskvärdheten av ömsesidig beaktan utav de ifrågakommande sanktionerna medan en motsvarande beaktan är vid exempelvis förvisning förutsatt som blott ensidig. Måhända kan även rättsfallet NJA 1968 s. 187 åberopas härvidlag. (När inom den fällande majoriteten en ledamot ville ådöma dagsböter och återstående två villkorlig dom, ansågs utgången bestämd redan genom denna primära omröstning, eftersom den individualpreventiva åtgärden föreslagits utav hälften av de voterande ledamöterna och, bland

dem, ordföranden.) Därtill kommer, att när — såsom ovan refererats — en förändrad situation sedermera föranleder lagrådet till en generösare accept av särskilda omröstningar, detta sker med en vagt uttryckt hänvisning till blott ”detaljfrågor”.

Vid sistnämnda förhållanden och beaktande av det dunkel som påtagligt vilar över ifrågavarande grundspörsmål i såväl rättstillämpning som juridisk litteratur synes man vara mest benägen att på sakens nuvarande ståndpunkt finna särskild rättsverkan i princip inte kunna göras till föremål för särskild omröstning. Frågan om körkortsåterkallelse, exempelvis, skulle alltså — såsom domstols-sanktion — bli prövad redan genom domstolsledamöternas ”huvudvota”.

För åstadkommande av den motsatta ordningen är kanske uttrycklig lagstiftning inte i och för sig erforderlig — högre instans kan beträda den åsyftade vägen och sålunda leda rättsutvecklingen — men innebär av lättförståelig anledning det mest tilltalande handlingsalternativet. Att flera skäl kan åberopas för ett arrangemang med särskilda voteringar framgår av det ovan sagda. Till dem skall slutligen läggas, att ordförandens inställning inte får samma avgörande betydelse — en sammanräkningsregel som uppenbarligen får betecknas som en av processlagstiftaren nödtvunget accepterad, materiellt mindre lyckad lösning — som vid en definitiv primäromröstning med fullständigt utformade sanktionsvota.

6.4 Förbudet i brottmål mot s. k. *reformatio in peius*

Som allmän regel gäller att *reformatio in peius* är förbjuden. I straffprocessen verkar förbudet emellertid ej till åklagarens förmån; beträffande den tilltalade stadgas däremot i 51:25 rättegångsbalken, såvitt gäller förfarandet i hovrätt, att hovrätten ej får i anledning av den tilltalades talan (eller talan, som åklagaren för till hans förmån) döma till *brottpåföljd*, som är att anse som svårare än den, vartill underrätten dömt. Paragrafen äger på grund av 55:15 motsvarande tillämp-

ning i HD. Förbudet motiveras av att, då talan fullföljs endast av den tilltalade, billigheten med hänsyn till denna parts ställning i rättegången kräver, att ändring inte sker till hans nackdel (NJA II 1943 s. 675).

Enligt rättegångsbalkens ursprungliga avfattning gällde förbudet ådömande i hovrätten av svärare *straff* än det redan utdömda. Betänkligheter mot en *reformatio in peius*, sedan den tilltalade fällts i underrätten, ansågs nämligen inte föreligga, när det kunde komma ifråga, inte att bedöma gärningen strängare utan blott att välja mellan olika reaktionsformer av sådan art, att dessa inte kunde jämföras sinsemellan ur svårhets-synpunkt. Så var fallet, när straff utbyttes mot skyddsåtgärd (inklusive ungdomsfängelse) eller omvänt eller när viss skyddsåtgärd utbyttes mot annan sådan åtgärd. (Ibid.) Uttrycklig föreskrift härom inflöt i 51:25.

Därvid skärptes dock – i förhållande till processlagberedningens förslag – grundförut-sättningen för utbyte av straff mot skydds-åtgärd så, att den tilltalade skulle ha dömts till frihetsstraff av underrätten; till uppräkn-ingen av relevanta skyddsåtgärder fogades dessutom s. k. kvalificerad villkorlig dom (se a. a. s. 676). Möjligheter gavs alltså överrät-ten att, när underrätten dömt till frihets-straff, byta ut straffet mot ungdomsfängelse eller annan skyddsåtgärd liksom att, när underrätten dömt till sådan påföljd, byta ut denna mot frihetsstraff eller annan särskild påföljd. Hade underrätten blott dömt till böter, fick utbyte däremot, såsom uttryck-ligen framhölls i lagstiftningsärendet, inte ske (jfr NJA 1967 s. 209).

Med införandet av brottsbalken utbyttes ordet straff i paragrafens första punkt mot brottspåföljd och skedde även i övrigt vissa justeringar i 51:25. Den fasta definition som i brottsbalken getts begreppen straff och påföljd ansågs påkalla bytet (se NJA II 1964 s. 163).

Det kan sålunda å ena sidan konstateras, att skyddet för den tilltalade mot en *reformatio in peius* genombrutits i ganska väsentliga avseenden. Å andra sidan framstår omsorgen om att terminologiskt noga fixera

detta genombrott; det avser brottspåföljder, dvs., förutom straff, straffrättsliga påföljder, som är mer eller mindre inkommensurabla med straff. Vidare kan konstateras – såsom påpekats av annan författare – att 51:25 andra och tredje punkterna inte eliminerar alla tillämpningsproblem som första punkten i och för sig kan ge anledning till. Med omedelbar hjälp av lagtexten kan exempelvis inte lösas frågan om tillåtligheten att byta ut böter mot disciplinstraff och vice versa, att till skyddstillsyn foga en ytterligare före-skrift om t. ex. anstaltsbehandling, eller att ådöma flera påföljder när underrätten ådömt blott en sådan, t. ex. förändring av villkorlig dom eller skyddstillsyn till villkorlig dom jämte böter eller skyddstillsyn jämte böter.

Man har framhållit, att svårigheten att lösa dylika tolkningsproblem hänger samman med det oklara i vad som är *ratio legis* för 51:25 andra och tredje punkterna. Är det blott de olika påföljdernas inkommensurabla karaktär som föranlett bestämmelserna, eller har även individualpreventiva synpunkter påverkat lagrummets utformning? Det först-nämnda antagandet medför tydligen, att på den tilltalades exklusiva klagan exempelvis ny föreskrift inte får fogas till förordnandet om skyddstillsyn, medan så borde få ske under det sistnämnda.

De ifrågavarande punkterna möjliggör ändringar, som den tilltalade uppenbarligen måste anse innebära en betydande skärpning. Vilken betydelse har då detta för en tolkning efter principen "in dubio mitius"? Svaret synes omöjligt att ge. Tillämpar man denna grundsats och därmed uttrycket "annan påföljd" i paragrafens slutord restriktivt, måste man finna tillfogandet av ytterligare föreskrift till skyddstillsyn utgöra en svårare variant av samma påföljd och följaktligen förbjudet. Men detta förefaller väl inkonse-kvent, i betraktande av att man i stället kunnat ådöma ungdomsfängelse eller inter-nering?

Det har vidare diskuterats, huruvida för-budet i 51:25 avser ändring (skärpning) antingen med hänsyn till varje straffpåföljd för sig eller enbart beträffande helhetsresultatet.

tatet (vid vilket sistnämnda alternativ skärping av någon påföljd får ske, om blott samtidigt sådan ändring i annan av påföljderna vidtas att helhetsresultatet inte förskjuts till den tilltalades nackdel). Även på denna punkt är lagstadgandets innebörd ej fullt klar. Enligt Welamson gäller emellertid förbudet en ändring av helhetsresultatet. (Se Om anslutningsvad etc. s. 13 f, jfr dock riksåklagaren i NJA 1962 s. 783; i sistnämnda rättsfall ansågs dom på straffarbete åtta månader jämte tre månaders suspension ej innebära strängare straff — och strida mot förbudet mot reformatio in peius — än tidigare ådömda sex månaders straffarbete jämte avsättning.)

Welamson uttalar på samma ställe vidare, att helhetsresultatet hänför sig till "rättsföljden". För de menliga effekter som kan drabba den tilltalade enligt andra och tredje punkterna i 51:25 använder han uttrycket "reaktion". Båda termerna är som synes mycket vida och delvis obestämbara. Fog saknas dock för antagandet, att författaren med dem velat ge en anvisning om vilka närmare påföljder — i ordets vidaste mening — som träffas av reformatio in peius-bestämelsen. Denna fråga lämnas obehandlad i det ifrågavarande sammanhanget. Ej heller förefaller den ha särskilt uppmärksamats i litteraturen i övrigt. (Jfr emellertid rättsfallet NJA 1970 s. 315.)

Vad ovan anförts synes närmast ge vid handen, att förbudet i 51:25 angår endast straff och därmed likställda påföljder, eller m. a. o. brottspåföljder i brottsbalkens mening. Vad som faller *utanför* detta begrepp saknar alltså relevans i nu aktuellt avseende. De särskilda bedömningsnormer som getts i paragrafens andra och tredje punkter har åtminstone delvis föranletts av svårigheten att jämföra vissa brottspåföljder inbördes. Även vad brottsbalken kallar särskild rättsverkan innebär ofta för vederbörande en kännbar sanktion. Svårigheten att objektivt jämföra sådan rättsverkan med straff eller annan brottspåföljd är — inte minst i betraktande av dessa rättsverkningars skiftande beskaffenhet — ej mindre än att företa

nyssnämnda jämförelse. Behovet av en lagreglerad bedömningsnorm framstår i denna situation som än mer kännbart — för den händelse en tillämpning av reformatio in peius-förbudet kom ifråga. Rättstillämpningen skulle annars bjuda på vanskliga värderingar och inbördes oenhetlighet (jfr Olivecrona, a. a. s. 312). Förhållandet stöder en slutsats om att överrätt är oförhindrad av något dylikt förbud att föreskriva om särskild rättsverkan.

Det må emellertid framhållas, att reformatio in peius-förbudets omfattning varit föremål för särskild uppmärksamhet i samband med frågan om förvisning enligt utlänningslagen. Vid tillkomsten av 1954 års lag i ämnet framförde sålunda chefen för justitiedepartementet den meningen, att, om den lägre rätten ej dömt till förvisning, fullföljdsinstansen inte borde kunna ådöma förvisning i anledning enbart av utlänningens klagan. Med hänsyn till "förvisningens karaktär" borde nämligen fråga om förvisning i sådant fall inte tas upp av högre rätt, om inte åklagaren fullföljt talan däröver. (Prop. 1954:41 s. 100.) Lagrådet uttalade i anledning härav, såvitt nu är av intresse, att regeln i 51:25 torde böra analogivis tillämpas på förvisning. Kommentatorn till utlänningslagen ger uttryck åt samma uppfattning: även om fråga rörande förvisning inte behandlats av underrätt, kunde den med de inskränkningar som följde av reglerna om reformatio in peius upptas i hovrätt eller HD (Björling-Lindencrona, Utlänningslagen s. 77). Samma kommentar understryker de i lagstiftningsärendet gjorda uttalandena om att förvisning vid fullföljd skulle behandlas på samma sätt som andra brottspåföljder, vilka enligt rättegångsbalken hörde till ansvarsfrågan (s. 79).

Det bör observeras, att man i dessa sammanhang hela tiden utgått från förvisningen som en ansvars- eller brotts*påföljd*. Motivet härför var, såsom särskilt lagrådets yttrande visar, det "nära samband" som, i belysning av vissa angivna förhållanden, befanns processuellt råda mellan det ifrågavarande institutet och straffet.

Om betydelsen av vad sålunda uttalats —

liksom av rättsfallet SvJT 1959 ref. s. 6, där den tilltalade, som ensam väddjat mot dom på tre månaders straffarbete jämte fem års förvisning, av hovrätten ådömdes dubbelt så långt straffarbete men inte någon förvisning – synes vanskligt att yttra sig. Även här bör ihågkommas, att man vid de ifrågavarande tillfallen saknade den bestämda påföljds-terminologi som tillkom med brottsbalken.

Det resonemang som vid utlänningslagens tillkomst framlades i det reformatio in peius-institutet närliggande ämnet om omröstning till dom förkastades – som framgått av föregående avsnitt – i NJA 1961 s. 410 av HD. Att observera är även, att lagstiftaren, enligt vad nyss visats, inom *påföljdsområdet* öppet accepterat vissa ändringar i underrättsdomen, vilka, även om lagstiftaren inte uppfattat dem så, måste sägas vara av klart skärpande karaktär.

Förnekas kan likväl inte, att ådömandet av en särskild rättsverkan (inklusive förändring i högre rätt av en sådan, ådömd av underrätt) mången gång måste uppfattas som en straffskärpning i detta ords materiella betydelse. Uppenbarligen måste det finnas otillfredsställande, att bedömandet av en fråga om reformatio in peius skulle helt ske med bortseende från eventuell särskild rättsverkan av brottet.

Det sagda synes leda till konstaterandet, att någon generell regel om förhållandet mellan förbudet mot reformatio in peius och sådana sanktioner som brottsbalken kallar särskild rättsverkan inte kan ges. I allt fall torde den satsen inte kunna ställas upp, att man vid frågor om reformatio in peius har att lämna eventuell särskild rättsverkan utan beaktande. Såvitt angår varianten förverkande på grund av brott torde t. o. m. positivt gälla, enligt brottsbalkskommentaren (III, andra upplagan s. 379), att vad reformatio in peius-bestämmelserna stadgar om brottspåföljder äger tillämpning.

I beaktande härav och den tendens, att med viss stränghet iaktta förbudet mot reformatio in peius, varåt utgången i rättsfallet NJA 1970 s. 315 synes ge uttryck (förverkande av villkorligt medgiven frihet

från annat straff), förefaller det rimligt hävda, att betydelsen av särskild rättsverkan bör bedömas med hänsyn till det konkreta fallet och att alltså rättsverkan i vissa typfall får anses utgöra sådant skärpande moment som träffas av förbudet mot reformatio in peius – låt vara att förbudets tillämpning mången gång måste befinnas omöjlig på grund av de aktuella effekternas inkommensurabla karaktär. I och för sig synes kortsåterkallelse stå brottspåföljderna så nära, att den här bör gå in under eller likställas med "brottspåföljd".

Plats må avslutningsvis lämnas för reflexionen, att lagstiftaren får antas vara mer benägen godta en vidsträcktare tolkning av reformatio in peius-förbudet än av, exempelvis, omröstningsreglerna. De senare är av formell art och har s. a. s. lägre valör än den förra bestämmelsen som ju gäller ett väsentligt straffrättsligt problemkomplex.

6.5 Ett fullföljdsspörsmål

Brottsbalken eller dess motiv definierar inte termen "ansvar" eller "talan om ansvar". Emellertid utgår man från den terminologin, att fällande till ansvar betyder ådömande av brottspåföljd. Sägs i balken, att det i visst fall inte skall dömas till ansvar, är innebörden främst den, att straff eller annan brottspåföljd inte skall utdömas; åtal skall därför inte anställas i dylikt fall. Vidare har lokutionen den innebörden, att något brott inte skall anses begånget. (Kommentaren till brottsbalken I, tredje upplagan s. 41.)

Rättegångsbalken utgår från den allmänna principen, att anspråkets innehåll och inte dess grund är avgörande för frågan, huruvida ett mål är att hänföra till tvistemål eller till brottmål. Brottmål föreligger endast då talan om ansvar förs. Vissa lagrum i balken förutsätter för sin tillämplighet, helt eller delvis, att talan rör ansvar. I förevarande sammanhang bör särskilt 51:31 nämnas; erinras må även om de nyligen upphävda stadgandena 54:12 och 17. Enligt det förstnämnda skall vadetalan, som blott angår annat än ansvar, medföra, att målet i

hovrätten handläggs såsom tvistemål. Enligt de båda senare uppställdes ifråga om talan rörande ansvar särskilda villkor för beviljande av prövningstillstånd m. m.

I processrättslig litteratur används vanligen det uttryckssättet, att ansvarstalan eller ansvarsyrkandet innebär en begäran om att den tilltalade måtte dömas till någon "brottspåföljd" eller "påföljd" (se t. ex. Ekelöf, Processuella grundbegrepp etc. s. 55). Närmare utläggning av begreppet brottspåföljd förekommer emellertid ej. Man sysslar med en term som uppenbarligen inte ansetts fordra särskild analys. Förhållandet är detsamma i motiven till rättegångsbalken: dessa ställer, utan särskild definition, mot varandra, å ena sidan, talan om ansvar och, å andra, talan om skadestånd eller annat enskilt anspråk (se SOU 1938:44 s. 36).

Uppenbart är, att man med ansvar i förevarande fall måste främst förstå straff. Hur är då andra reaktionsformer av offentlig-rättslig art att uppfatta; att t. ex. internering inte kan hänföras till något, som är föremål för enskilt anspråk på grund av brottet, säger ju sig självt? Härtill torde svaras, att så länge tillgripandet av reaktionsformen ifråga förutsätter, att den brottslige blivit fälld till straff, och reaktionen tillämpas så, att domstolen förordnar om det ådömda straffets ersättande med annan reaktion, föreligger en ansvarstalan (Dillén, Föreläsningar i straffprocessrätt s. 9). Detsamma gäller uppenbarligen även för det fall, att reaktionsformen inte träder i stället för ett redan ådömt straff utan utdöms omedelbart. Ansvarstalan får m. a. o. anses föreligga, så snart det, i syfte att den tilltalade skall drabbas av offentlig-rättslig påföljd av brott, yrkas, att han skall förklaras saker "till sådant". Talan går ut på att få fastställt, att den tilltalade är underkastad straffrättsligt ansvar för viss gärning — och det är detta som är det väsentliga. (Dillén p. a. st.) Jämväl det fallet, att reaktionsformen inte träder i stället för straffet utan tillämpas *jämte* straffet, måste tydligen omfattas av sistnämnda resonemang.

Med vad nu sagts kan jämföras lagmotivens upplysning vid 51:31, att även när talan

i hovrätten förs endast om annan offentlig-rättslig påföljd för brottet än straff eller skyddsåtgärd, såsom vid olovlig brännvinstillverkning beträffande skyldighet att erlägga tillverkningskatt, brottmålsreglerna blir att tillämpa; i lagkommentaren uttalas vid samma lagrum, att offentlig-rättslig påföljd, såsom egendoms förverkande, inte är att hänföra till fråga, som rör annat än ansvar.

Även ifråga om andra sanktioner (än straff), vilka brottsbalken klassificerar som påföljder, synes sålunda saken vara klar. Oaktat vad nyss citerats från rättegångsbalkens motiv och kommentar är det svårare att avgöra, hur brottsbalkens särskilda rättsverkningar skall uppfattas — t. ex. vid tillämpningen av den nämnda paragrafen i 51 kap. rättegångsbalken. Även om det väsentliga är fastställandet av den tilltalades straffrättsliga ansvar för viss gärning — eller den offentlig-rättsliga "påföljdens" tillämpning — torde det vara befogat att erinra om följande.

Någon skarp gräns mellan, å ena sidan, andra brottspåföljder än straff och, å andra sidan, särskild rättsverkan har inte funnits före brottsbalken. Enligt vad ovan hävdats torde man näppeligen ha kunnat genom brottsbalkens straffrättsliga systematik åstadkomma någon ändring i vedertagen processrättslig åskådning i nämnda avseende. Det kan observeras, att exempelvis förvisning enligt samstämmig uppfattning vid lagstiftningsärendets tillkomst ansågs vara vad man kallade brottspåföljd och följaktligen böra i fullföljdshänseende behandlas på samma sätt som andra brottspåföljder vilka enligt rättegångsbalken hörde till ansvarsfrågan. Enligt brottsbalkens författare klassificeras förvisningen som en typisk särskild rättsverkan. Möjligt är ju att här röjer sig något mer än blott en formell skillnad i uttryckssättet. Inte förty lär ett sådant förhållande ej kunna tillmätas särskild betydelse i de processuella avseenden varom nu är fråga.

En svårighet ligger som redan sagts däri, att de särskilda rättsverkningarna är av så skiftande beskaffenhet. Att uppställa någon

generell regel om deras processuella behandling är därför alltid vanskligt. Det bör emellertid ibland vara möjligt att på grund av de materiella regler som gäller för den särskilda rättsverkan, varom det rör sig, konstatera ett nära processuellt samband mellan denna och det korresponderande straffet eller påföljden i övrigt. Så kan vara fallet redan på grund av föreliggande motivuttalanden rörande rättsverkan. Vidare är föreskrifter om att vid påföljdens bestämmande hänsyn skall tas till förekommande särskild rättsverkan eller om jämkning av särskild rättsverkan vid fullföljd i enbart påföljdsfrågan ägnade att ge sådan effekt. Ett ytterligare beaktansvärt förhållande synes vara möjligheten till nåd.

I allt fall när ett samband som nu sagts befinns föreligga, torde det vara befogat att processuellt likställa fråga om särskild rättsverkan med fråga om ansvar; sistnämnda begrepp enligt 51:31 (liksom även enligt tidigare gällande 54:12 och 17) rättegångsbalken skulle därmed omfatta även dylik rättsverkan. Att dit hänföra t. ex. körkortsåterkallelse synes välmotiverat.

6.6 *Res judicata*

Lagtekniskt har principen om det judiciella avgörandets betydelse som *res judicata* brukat utformas sålunda, att en ny talan om "samma sak" inte skall tas upp till prövning utan avvisas. I rättegångsbalken uttrycks detta – såvitt gäller brottmål, 30:9 – så, att fråga om ansvar å den tilltalade för "gärning, som genom domen prövats" inte får tas upp på nytt, sedan domen vunnit laga kraft.

Denna brottmålsdomens *rättskraft* eller, exaktare uttryckt, negativa rättskraftsverkan är en mycket viktig garanti för den enskildes rättssäkerhet, eftersom den, generellt uttryckt, innebär, att frågan om en persons *skuld* till en viss gärning och den därmed sammanhängande *straffrättsliga påföljden* inte kan, efter företagen slutgiltig prövning, tas upp till förnyat bedömande annat än i extraordinär, ytterst restriktiv ordning. Den meddelade domen utgör rättegångshinder i

förhållande till en nyprövning, vilket slags hinder det åligger domstolen att iaktta ex officio, 34:1 rättegångsbalken. Därigenom utesluts bl. a. möjligheten, att samma gärning i flera olika rättegångar oberoende av varandra beläggs med det straff, den kan anses förskylla enligt ett visst lagrum.

Frågan om vad som skall förstås med "gärning" i förevarande sammanhang tillhör processrättens mer omdiskuterade problem. Här är tillräckligt att konstatera, att lagrummet – och därmed den nämnda frågan – enligt allmänt accepterad uppfattning utgår från och förutsätter, att det i varje fall åsyftas samma historiska händelseförlopp i den gamla och i den nya "saken", för att en fråga om "samma gärning" och om res judicata skall uppkomma. Att res judicata-frågan eller avvisningsfrågan emellertid i anslutning härtill vanligen ges en närmare, speciellt utformad innebörd – olika enligt olika uttolkare – är en annan sak. Detta förhållande saknar här intresse.

Res judicata-effekt tillkommer ej blott domar och beslut utan även – vilket bör noteras i detta sammanhang – förelägganden enligt 48 kap. rättegångsbalken.

Enligt officialprincipen åligger det domstolen i brottmål att ex officio förordna om de straffrättsliga konsekvenser som enligt lag skall följa på brottet. Detta betyder till en början, att rätten skall anordna förekommande dels straff och dels andra brottspåföljder i teknisk mening.

I Gärdes m. fl. kommentar till rättegångsbalken sägs vid 30:9, att brottmålsdomens rättskraft avser "samtliga straffrättsliga påföljder, som äro förenade med gärningen" (s. 410); efter ett frikännande kan fråga inte väckas om "någon med brottet förenad straffrättslig påföljd av annat slag" än som gjorts gällande i den tidigare rättegången (s. 409). Ekelöf ställer upp den tesen, att *preklusionen* (dvs. domens res judicata-effekt) *omfattar "alla straffrättsliga påföljder"* av den bedömda gärningen (Rättegång III, tredje upplagan s. 116).

Rättskraften träffar främst straff och övriga brottsbalkens påföljder. Som conse-

kvens härav har man ansett sig böra i 30:9 andra stycket uttryckligen erinra om det undantag från gängse res judicata-effekt som följer av 34 kapitlets brottsbalkens regler om förändring och förening av påföljd. Dessa — liksom de i huvudsak likartade äldre bestämmelserna i ämnet i främst strafflagen — inskränker brottmålsdomens rättskraft men har likväl funnits påkallade av skilda skäl. Den gjorda erinringen — som erhöll sin nuvarande avfattning efter en blott formellteknisk justering vid brottsbalkens tillkomst (se NJA II 1964 s. 161) — motiveras måhända av att förändringar beträffande just ådömda straff befunnits utgöra ett särskilt påtagligt avsteg från grundläggande res judicata-principer (jfr SOU 1938:44 s. 343).

Även i andra sammanhang (förutom ifråga om sådan sakprövning som följer efter bruket av extraordinärt rättsmedel) föreligger mer eller mindre utpräglade undantag, så t. ex. enligt 20:15 brottsbalken. Det är tänkbart, att en person som dömts till straff innehar befattning, från vilken han kunnat bli avsatt eller suspenderad på grund av brottet, utan att frågan om dylik brottspåföljd prövats genom domen, t. ex. därför att domstolen saknat kännedom om vederbörandes tjänsteinnehav. För bl. a. sådant fall ger sistnämnda stadgande möjlighet att genom särskild talan i efterhand få denna fråga upptagen till bedömning. Bestämmelsen svarar i huvudsak mot tidigare gällande 25:13 strafflagen.

Tydligt föreligger även i sistnämnda fall en avvikelse — utanför området för eventuell resning — från principen ”ne bis in idem”. Men hur långt sträcker sig detta undantag? Frågan synes ej besvarad i vare sig praxis eller doktrin.

Generellt kan sägas, att, eftersom lagbestämmelsen möjliggör ett förfarande som är till nackdel för den dömde, en restriktiv tolkning blir påkallad. Vid tvivel om tillämpligheten i det konkreta fallet synes man böra handla enligt maximen ”in dubio mitius” och välja det för gärningsmannen fördelaktigaste alternativet.

Antag, att denne godkänner ett ordnings-

föreläggande för fylleri och att särskild talan sedermera anställs om suspension för samma fylleri! Otivelaktigt kan den tilltalade i det sistnämnda sammanhanget föra bevisning t. ex. om att han inte var berusad vid det aktuella tillfället och resultatet bli, att domstolen ogillar yrkandet om suspension såsom inte styrkt. Regeln, att domskäl inte vinner rättskraft, måste leda till denna konsekvens. (Se härtill exempelvis Olivecrona, Rätt och dom, 1960, s. 223 ff.) Intet tolkningsdatum synes föreligga beträffande 20:15 brottsbalken som stöder ett avsteg från denna för svensk processrätt fundamentala och elementära princip. Ej heller ger lagbudets avfattning eller annan omständighet något stöd för antagandet, att en avvikelse från gängse regler om domens *judiciella* betydelse är äsyftad såtillvida som det tidigare avgörandet — i det nämnda exemplet ordningsföreläggandet — skulle med avseende på själva slutet vara att positivt lägga till grund för det nya rörande suspensionen. Exempel finns ju på att så understundom kan vara fallet (se t. ex. Olivecronas a. a. s. 237 ff).

En väsentlig synpunkt i sammanhanget måste vara tillgodoseendet av den tilltalades rättssäkerhet. Framställs den ursprungliga reaktionen genom ordningsföreläggande, har gärningsmannen inte haft anledning räkna med även en sanktion i form av suspension. Framställs den i vanlig rättegång utan att frågan om eventuell suspension blir berörd, är det rimligt att säga, att gärningsmannen jämväl i detta fall saknat skäl att reflektera över dylik fråga eller föra den på tal, varför han naturligtvis ej heller kommit att inrikta sitt försvar på denna punkt. Inte ens om han biträts av rättsbildad person torde det sagda böra modifieras. Trots den formella skillnad som finns mellan föreläggande om ordningsbot — som endast kan resultera i förelagd sanktion — och brottmålsdom synes samma betraktelsesätt vara att anlägga vid bägge alternativen: rättssäkerhetsskäl förestavar, att skuldfrågan skall kunna omprövas i den särskilda processen enligt 20:15 brottsbalken.

Vad nu anförts fördöljer inte, att det tidigare avgörandet har en avsevärd bevisverkan. Man får räkna med att ett nytt avgörande, som går i motsatt riktning, inte är materiellt möjligt annat än i undantagsfall. Att omprövning kan ske blir därför av ringa praktisk betydelse.

I enlighet med ovanstående måste man konstatera, att ny bevisning, som leder till suspensionstalans ogillande, kan under förutsättningar i övrigt medföra resning ifråga om det lagakraftvunna ordningsföreläggandet eller primärvägörandet. En smula märkligt kan det ej alldeles otänkbara resultatet synas vara, att domstolen i suspensionsmålet kommer till uppfattningen, att den tilltalade är oskyldig, varför den förda talan ogillas, men att vad som därvid förebringats likväl inte visar sig utgöra tillräcklig grund för resning i den äldre saken.

Beträffande den tidigare nämnda inskränkningen i rättskraftssfären vid förening av påföljd torde däremot, i överensstämmelse med rättstillståndet före brottsbalken, det omvända gälla. Vid den nya, samlade påföljdsbedömningen kan skuldfrågan i den förutgående processen inte tas upp till omprövning. Intet i judikaturen synes tyda på att en ändring härvidlag i förhållande till dittills gällande rätt — enligt vilken den ifrågavarande åtgärden bl. a. bestod i undanröjande av tidigare *straffbestämning* — åsyftats med brottsbalken (jfr Kommentaren till brottsbalken III, andra upplagan s. 293, jfr även s. 300 ff).

Beträffande förhållandet mellan allmän domstol och administrativ domstol (länsrätt) må i detta sammanhang anmärkas följande. När såväl domstol som förvaltningsmyndighet har att konstatera, att ett visst brott föreligger, kan givetvis den effekten inträda, att de bägge fora stannar i skilda uppfattningar och att därför blott endera av ifrågakommande rättsverkningar — den som ankommer på domstolen eller den som ankommer på myndigheten — blir anordnad. Till undvikande härav har lagstiftaren emellanåt beskurit förvaltningsorganets befogenhet att självständigt straffrättsligt bedöma det ak-

tuella händelseförloppet genom att låta dess åtgärder enligt den föreliggande kompetensbestämmelsen vara beroende av domstolens lagakraftvunna avgörande. Som exempel på den sistnämnda modellen kan anföras be- myndigandet i 3 § lagen 1960 om behörighet att utöva läkaryrket att i administrativ ordning dra in läkarlegitimation.

Vad beträffar återkallelse av körkort efter straffbelagd förseelse stadgas i 33 § 2 mom. sista stycket vägtrafikförordningen, att sådan åtgärd såsom huvudregel ej får vidtas, förrän frågan om straff för lagöverträdelsen avgjorts genom dom, som vunnit laga kraft. Tanke- gången bakom bestämmelsen — till vilken motsvarighet fanns i 21 § 1936 års motorfordonsförordning — är, att ett beslut om återkallelse inte skall komma att gå före en domstolens frikännande dom, meddelad kanske först sedan klagotiden i anledning av återkallelsen löpt ut (se SOU 1935:23 s. 111).

Innebär då stadgandet — såvitt gäller normalfallen — att myndigheten, dvs. länsrätten, skall självständigt pröva, om vederbörande begått brott?

Det har hävdats, att frågan skall besvaras jakande, varvid framhållits att reglerna om återkallelse av körkort skiljer sig till sin utformning på ett markant sätt från t. ex. den nyssnämnda läkarrättsliga bestämmelsen. Emellertid är det tydligt, att *den* väsentliga inskränkningen omgående måste noteras, att *frikännande* dom skall accepteras av länsrätten, som alltså inte kan ompröva en sådan domstolens uppfattning i frågan om brott. Vad skulle annars sista stycket i 33 § 2 mom. fylla för vettig funktion?

Men är inte länsrätten i själva verket bunden även av domstolens *fällande* dom? Enligt 33 § *skall* återkallelse ske, när vederbörande gjort sig skyldig till vissa närmare angivna brott, och har domstol konstaterat detta, synes därmed saken sätillvida vara klar jämväl för körkortsfrågans del. Skulle det vara möjligt för länsrätten att ompröva skuldfrågan och eventuellt, mot domstolen, finna den f. d. tilltalade oskyldig? Kan länsrätten därvid låta den som dömts för exem-

pelvis fylleri eller vårdslöshet i trafik föra (ny) bevisning inför länsrätten om att han inte var full eller vårdslös? Kan sådant forum själv föranstalta om ny bevisning, och hur långt sträcker sig i så fall denna officialskyldighet?

Enligt min mening måste svaret på dessa, i litteraturen vederligen ej behandlade frågor bli nej.¹ Bortsett från det klart onöjaktiga i två s. a. s. parallellställda procedere rörande samma sak, skuldfrågan till visst såsom brottsligt antaget handlande, innebär en prövning inför länsrätt av det antydda slaget en kompetensutövning som traditionellt och fortfarande är domstol exklusivt förbehållen. Vill den dömda förebringa ny bevisning i den administrativa processen i syfte att utverka länsrättens uttalande om hans oskuld, bör således denna begäran avslås. Det får anses åligga länsrätten att där sökandens önskemål synes befogat — en närmare bedömning, huruvida resningsgrund föreligger, kan uppenbarligen ej ankomma på länsrätten — med vilandeförklaring av körkortsmålet självmant fästa åklagarens uppmärksamhet på den påstådda nya bevissituationen i och för eventuell ansökan om resning i brottmålet till den dömdes förmån. Ett sådant förfarande torde likväl inte utgöra hinder mot interimistisk återkallelse enligt 33 § 3 mom. vägtrafikförordningen.

Spörsmålet blir härefter, om de särskilda rättsverkningarna träffas av rättskraftsstadgandet i 30:9 rättegångsbalken; är de att hänföra under sådan ”fråga om ansvar” som lagrummet avser? Ett tolkningsdatum kan därvid vara den ovan berörda undantagsföreskriften i paragrafens andra stycke.

Ovan har framhållits, att brottsbalken visserligen underlåter att definiera termen särskild rättsverkan men utgår från viss betydelse beträffande ”fällande till ansvar”. Oavsett detta förhållande är det emellertid uppenbart, att man inte kan lägga terminologiska bestämningar till grund för bedömningen av en rättsfigur och därav följande processuell behandling. Avgörande måste i stället så långt möjligt vara figurens materiella innehåll.

I sin 1949 framlagda avhandling ”Om brottmålsdomens rättskraft” utgår Welamson från att ”fråga om ansvar” i 30:9 innefattar endast *kriminella rättsföljder*, dvs. främst straff, inklusive avsättning och suspension, men även vad vid den tiden benämndes straffrättsliga skyddsåtgärder.

Enligt denne författare vållar det — eller, rättare sagt, vållade det vid tidpunkten för hans undersökning — i regel inte några svårigheter att avgöra, om en viss rättsföljd bör betecknas som ansvarsföljd. Efter införandet av brottsbalkens begreppsapparat är omdömet ifråga måhända inte längre lika invändningsfritt.

Ifråga om de särskilda rättsverkningarna synes den processuella behandlingen av konfiskationsinstitutet vara det enda spörsmål av hithörande typ som tilldragit sig uppmärksamhet i litteraturen. Den tjänar väl att belysa problematiken.

Huruvida konfiskation skall kunna göras gällande i efterföljande separat rättegång beror enligt Welamson (a. a. s. 78 ff) av om ”påföljden” i så övervägande grad har repressiv karaktär, att den, ur de synpunkter som motiverar rättskraftsinstitutet, bör jämföras med straff. Avgörande är därvid bestämmelsens syfte. Vissa förverkandestadganden är huvudsakligen repressiva, i det att de går ut på att genom tillfogande av ett lidande förmå medborgarna till laglydnad. Andra bestämmelser däremot — där syftet exempelvis kan vara att gottgöra en skadelidande — saknar denna karaktär.

Indicier på att förverkandepåföljden har klart repressivt syfte är, att konfiskationen förutsätter att vederbörande ådöms straff, att den kan drabba endast gärningsmannen till det konfiskationsgrundande brottet eller att förverkandet kan avse motsvarande värde i pengar, när gods, som konfiskationen i första hand gäller, inte anträffas i behåll.

Något generellt svar torde därför, enligt Welamson, inte kunna ges på frågan, om konfiskation är att betrakta som ansvar

¹ Jfr Sten Walberg i Förvaltningsrättslig tidskrift 1972 s. 34.

enligt 30:9; problemets lösning beror på en tolkning av den speciella förverkandebestämmelse varom är fråga.

Andra författare menar däremot till synes utan reservationer att förverkande inbegrips under den ifrågavarande termen ansvar. I Gärdes m. fl. kommentar till rättegångsbalken uttrycks denna ståndpunkt utan närmare motivering (s. 409).

Enligt kommentaren till brottsbalken (III, andra upplagan s. 379) är förverkande i så måtto likt en brottspåföljd, att rätten skall ex officio pröva frågan om konfiskation. I allt fall om annat förverkande än som avses i 36:3 samma lag får enligt kommentatorn anses gälla, att dom över brottet utgör res judicata i förhållande till en senare talan mot den tilltalade med yrkande om konfiskation. (Se även samma kommentar under 36:9.) I kommentarens första upplaga (s. 365) har i ett principiellt intressant uttalande understrukits, att ifrågavarande, från strafflagens tid emanerande grundsatser synes tillämpliga allt framgent, enär skäl saknas anta, att brottsbalken medför någon ändring härutinnan genom att införa en terminologi, enligt vilken förverkande inte är s. k. brottspåföljd.

Strahl — i ett arbete från tiden före brottsbalken — och Ekelöf uttalar i princip enahanda uppfattning rörande konfiskationsinstitutet (Om påföljder för brott, andra upplagan s. 49 not 5 och s. 292 resp. Rättegång III, tredje upplagan s. 116 vid not 215).

Under framhållande att konfiskationens processuella bedömning syntes oklar fann JO i ämbetsberättelsen 1964 s. 191 övervägande skäl likväl tala för att 30:9 utgjorde hinder mot prövning av yrkande om förverkande av spritdrycker i visst fall. Vid 1948 års strafflagstiftning uttalade departementschefen i samband med behandlingen av 25:8 strafflagen, att domstolen skulle, ”oberoende av om åklagaren särskilt yrkat det, ex officio pröva vilka påföljder som kunna komma ifråga med anledning av visst brott” (se NJA II 1949 s. 89).

Vidare skall märkas Olivecronas kortfattade, ehuru innehållsmässigt långtgående ut-

talande, att rätten skall ex officio anordna även ”sådana särskilda rättsverkningar som förverkande och förvisning”, där ej annat är stadgat (Rättegången i brottmål, tredje upplagan s. 122; se även s. 311). Skulle domstolen försummat att döma till konfiskation, bör talan därom följaktligen inte kunna föras i ny process (a. a. s. 172). Avsaknaden av motivering — eventuellt med stöd i praxis eller annan litteratur — torde emellertid lämna läsaren i tveksamhet om huruvida Olivecrona verkligen avsett att med det nyss återgivna uttala en *generell* princip beträffande de särskilda rättsverkningarna; snarare synes hans uttalande innehålla en ej obetydlig reservation.

Om konfiskation må slutligen antecknas, att frågan om resning tydligen blir att bedöma enligt reglerna för brottmålsdom, när förverkandet avsett den tilltalade och följaktligen behandlats i samband med åtalet. I 58:9 rättegångsbalken uttalas, att de civilprocessuella resningsreglerna gäller även dom i brottmål i vad denna avser ”annat än ansvar”. Bokstavligen skulle detta medföra, att ådömd konfiskation blev att behandla efter dem. Såsom Cars framhållit (Om resning i rättegångsmål s. 108) utvisar emellertid förarbetena, att i sammanhanget åsyftats endast sådana fall där talan om enskilt anspråk kumulerats med åtalet.

Att brottsbalkens påföljder, även i vad de faller utanför straffbegreppet, täcks av rättskraftsregeln i 30:9 rättegångsbalken kan näppeligen betvivlas. En undersökning av de i 1:3 in fine brottsbalken nämnda påföljdernas materiella innehåll torde, under jämförelse med de motsvarande individualpreventiva instituten enligt äldre lag, dokumentera ett sådant påstående. Beträffande de särskilda rättsverkningarna synes däremot den lämnade redovisningen ge vid handen, att någon generellt tillämplig princip inte kan ställas upp.

Man torde få konstatera, att en sådan inte kan med ledning av hittillsvarande rätts-tillämpning fastställas ens för konfiskationsinstitutets del. Förverkandereglernas allmänna syfte och innehåll gör det befogat att hävda, att konfiskationen såsom rättsfigur

står påföljderna enligt brottsbalken nära; i allt fall synes den inte ligga påföljderna fjärrare än övriga särskilda rättsverkningar, understundom t. o. m. närmare. Mot Welamsons ovan refererade resonemang kan anföras, att den repressiva karaktärsbestämningen är svår att renodla och den gjorda uppsplattningen därför mindre hållbar. Inte förty skulle åtminstone en partiell analogi dock kunna framstå som befogad i nu förevarande avseende.

Svaret på en fråga om res judicata får i enlighet härmed avpassas efter förhållandena i det särskilda fallet. Är den särskilda rättsverkan av övervägande påföljdskaraktär — något som väl får sägas vara fallet med en körkortsåterkallelse såsom särskild rättsverkan — bör rättsverkan ifråga anses omfattad av rättskraftsregeln i 30:9 och följaktligen avskärmad från såväl nyprövning som en i ordinär ordning företagen omprövning i senare rättegång.

Det skulle kunna invändas, att undantagsstadgandet i 30:9 andra stycket, som inte avser särskilda rättsverkningar, i och för sig tyder på att rättskraften enligt lagrummets första stycke inte sträcker sig till dylika verkningar. Teoretiskt skulle alltså exempelvis en förändring eller förening av särskild rättsverkan vara möjlig utan hinder av någon förefintlig res judicata (huruvida rättsverkansreglernas materiella innehåll faktiskt möjliggör en sådan omformning lämnas i detta sammanhang därhän). En sådan tankegång kan inte blankt avisas. Men mot den kan dess motsats anföras. Det kan naturligen också förhålla sig så, att rättskraften omfattar även särskilda rättsverkningar men att man funnit skäl godta denna konsekvens till fullo och alltså accepterat, att fråga om sådan verkan inte kan tas upp i ny process oaktat den ej varit uppe till bedömande i det primära brottmålet. Med den under senare är ej otydliga tendensen i straffprocesstillämpningen att vidga området för brottmålsdomens rättskraft stämmer detta överens. Därmed synes undantagsstadgandet ge föga ledning för tolkningen av 30:9 i aktuellt hänseende.

6.7 Sammanfattning

En sammanfattning av det ovan sagda resulterar i följande.

1. Med påföljder i *omröstningsavseende* avses även särskild rättsverkan. Med gällande lagtext synes det *inte* vara förenligt att anställa särskild votering över fråga om särskild rättsverkan eller påföljd, som ej omfattas av den i 29:2 tredje stycket rättegångsbalken föreliggande uppräknigen. Önskvärt är dock, att särskild omröstning kan ske åtminstone i vissa typfall. Härför fordras uppenbarligen uttryckligt lagstöd.

2. Förbudet mot *reformatio in peius* avser blott "brottspåföljd". Tidigare talade lagbestämmelsen om "straff". Med hänsyn *bl. a.* härtill hävdas här, att förbudet *inte* avser särskild rättsverkan. Sådan rättsverkan kan alltså ådömas utan hinder av förbudet ifråga.

Beträffande förvisning har emellertid i sammanhang, vilka ovan redovisats, gjorts gällande, att *reformatio in peius*-förbudet skall analogivis tillämpas därpå. Förbudet riktas i enlighet därmed mot ett institut utanför påföljdsretsen och görs sålunda vidsträcktare. Utgången i NJA 1970 s. 315 synes likaledes befästa en tendens att tillägga förbudet ett vidare innehåll än vad en omedelbar tolkning efter lagens ordalag ger vid handen.

Man torde få stanna vid slutsatsen, att en generell regel inte låter sig uppställas. I vissa typsituationer får särskild rättsverkan — såsom ett skärpande moment — anses träffad av *reformatio in peius*-förbudet, i andra inte. Körkortsåterkallelse synes i sammanhanget böra uppfattas som "brottspåföljd".

3. *Fullföljdsspörsmål*, 51:31 rättegångsbalken. Påföljder anses vara omfattade av lokutionen "talan om ansvar" i det nämnda lagrummets mening. Vadetalan ifråga om "annat än ansvar" medför, att vademålet behandlas som tvistemål. Hur en vädjan ifråga om allenast särskild rättsverkan skall bedömas, är omöjligt att generellt ange. Finns ett nära samband mellan de materiella reglerna om den särskilda rättsverkan och

den därmed korresponderande brottspåföljden, bör rättsverkan kunna likställas med fråga om "ansvar" i förevarande hänseende och hänföras under 51:31 rättegångsbalken. Vädjas beträffande sådan rättsverkan, blir vademålet därför att behandla som ett brottmål.

4. Frågan, huruvida särskild rättsverkan omfattas av en tidigare brottmålsdoms eller därmed jämförbart avgörandes *res judicata*-effekt, synes kunna besvaras endast med hänsyn till förhållandena i det särskilda fallet. Har rättsverkan övervägande *påföljds-karaktär* — såsom t. ex. åtskilliga former av konfiskation men även körkortsåterkallelse av nu aktuell gestaltning — bör uppenbarligen *res judicata* antas föreligga och utsluta rättsverkans upptagande till prövning i nytt processuellt förfarande.

Europarådets resolution om körkortsingripande

7.1 Resolutionstexten (1971:28)

The Committee of Ministers,

Having regard to the number of traffic accidents and their serious consequences;

Considering that it is of the utmost importance for traffic safety to control traffic offences by adequate means;

Considering that besides educative and penal measures deprivation of a person's right to drive a motor vehicle can be an effective means to this end;

Considering that increasing international traffic justifies intensified efforts to arrive at uniform legal rules;

Recalling that the aim of the Council of Europe is the achievement of greater unity between its members.

I. Recommends that the governments of the member States establish a system for deprivation of the right to drive in accordance with the following principles.

1 *General remarks*

In the present Resolution the term "deprivation of the right to drive" (hereinafter referred to as "driving deprivation") means any measure restricting the right to drive applicable to drivers who have committed a road traffic offence. It makes no difference whether it is a main or accessory penalty or a security measure or whether it results from a judicial or administrative decision.

2 *Provisions of application*

1 In principle rules on driving deprivation should include stipulations making it possible to prohibit driving for a stated period.

2 It should be possible for a driving deprivation to be suspended. This suspension may be made subject to certain conditions.

3 It should be possible to limit a driving deprivation to certain types of vehicles.

4 a) The imposition of a driving deprivation on a driver guilty of a serious offence against traffic rules should be envisaged particularly where it is a matter of:

(i) having occasioned accidental death or bodily injury of another person as a result of being seriously at fault;

(ii) inexcusable hit-and-run driving;

(iii) dangerous behaviour arising from driving a vehicle whilst under the influence of alcohol, drugs or other products or substances.

b) A driving deprivation should also be imposed on a driver guilty:

(i) of an offence other than those listed under point I. 2 (4) (a) insofar as that offence has constituted a real danger to traffic;

(ii) of repeated offences, even if each separate offence considered separately would not normally give rise to the use of this measure.

5 The organisation of a points system might be considered notably so as to identify drivers guilty of repeated road

traffic offences.

6 Before a new authorisation to drive is given prior examination may be required.

7 In so far as the fundamental laws of member States do not prevent it, a driving deprivation should preferably be determined by the judge dealing with the offence.

In States where the decision on driving deprivation is not taken by a judicial authority, it should be taken at a time as close as possible to the criminal judgment of the act concerned.

8 In any proceedings the object of which is to consider imposing deprivation, account shall be taken of the personality of the driver and of all the other circumstances of the particular case. The procedure should guarantee rights of defence. In particular it should provide for the right to be heard and to appeal.

9 Immediate provisional withdrawal of driving licence by the appropriate authority should be possible, in particular in the cases mentioned at point I. 2 (4) (a) of the present resolution. This provisional measure should be promptly submitted to the competent authority for definitive decision, without prejudice to the right of the authority temporarily withdrawing the licence to decide on its return.

10 The recording of road traffic offences should be centralised for the purpose of applying the present resolution.

11 Effective enforcement of decisions on driving deprivations should be ensured.

II. Invites governments to inform the Secretary General of the Council of Europe every four years of steps taken to give effect to the principles contained in this resolution.

7.2 *Kommentaren till resolutionen*

One of the most difficult problems of modern society is the steadily increasing number of traffic accidents. The human factor plays an important role among reasons for accidents. This is so because to a considerable degree traffic rules are not

sufficiently observed. Society ought, therefore, in various ways to influence road users so that they observe traffic rules and thereby bring about a safer behaviour in traffic. Such persons as are unfit for traffic must also be prevented from using the roads. Different types of deprivation of a person's right to drive (hereafter referred to as driving deprivation) can constitute in these circumstances effective methods from the point of view of both individual and general prevention.

Nor is it only traffic security considerations which make it imperative to harmonise and modernise the rules covering driving deprivations. The increased traffic between European countries in itself constitutes sufficient reason for a common code of traffic law for Europe. Extensive work lies ahead before such a code of law can be set up. It has therefore been considered necessary gradually, by stages, to work with this final aim in mind. Important steps in this direction have already been taken through the European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences and the European Resolution on the setting up of a simplified procedure relating to Minor Road Traffic Offences. The present Resolution on the deprivation of the right to drive should be seen as a further step towards a European traffic law. A uniform internal legislation on driving deprivation ought, furthermore, considerably to facilitate the efforts to create international validity for decisions on driving deprivations.

In this connection it should also be emphasised that, particularly, the research work which is constantly being carried on makes it necessary to revise the traffic laws from time to time. This implies that there no doubt will be reason to consider amendments to the resolutions already passed when the work with a common code of traffic law for Europe has reached its final stage.

In all countries intervention occurs against a person's right to drive a motor vehicle. These interventions may be based on

medical grounds, for instance if a person has lost his sight or suffers from some other illness which renders him unfit to drive a motor vehicle. Intervention against the right to drive also occurs in the case of road traffic offences. The competence of the European Committee on Crime Problems is limited to this latter aspect. For this reason the proposed Resolution, in accordance with the statements made in I, paragraph 1, only deals with questions of driving deprivations as a consequence of such offences.

Insofar as the expression "road traffic offences" is vague, it may be added that this Resolution largely comprises the same offences as are dealt with in the European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences.

The question of whether a driving deprivation is a penalty or a security measure is a subject of great interest in many States. Legislation in the various States is based on differing views in this matter.

Without doubt a driving deprivation is a useful reaction to a traffic offence, particularly from a pedagogic and psychological standpoint. In the interest of traffic security there is reason to believe that it would be useful to apply driving deprivation as a penalty in the case of traffic offences. There is, however, little likelihood of being able to induce all States to accede to uniform principles in this matter. So far as the individual road user is concerned it is also probably of little interest whether the intervention, theoretically, is regarded as a penalty or a security measure. It is the practical consequences of the driving deprivation for the person concerned which are the most essential questions. It has therefore been considered possible, as stated in I, paragraph 1 to avoid in this Resolution the problem concerning the nature of the driving deprivation.

According to paragraph 2, point (1), a driving deprivation usually implies a prohibition from using a motor vehicle for a stated period. It has been considered essential to specify in the decision on driving deprivation

the period to which the prohibition shall apply. The reason for stating the precise duration is that no particular offence in itself, should preclude driving for an unstated period or one longer than is strictly necessary.

In some countries decisions on driving deprivation are always made to apply for an unlimited period of time. Having regard particularly to the individual's right of security and legitimate demand to be informed of the duration of a driving deprivation, such decisions are to be regarded as less than advisable. This might, however, cause difficulties in States where there is no initial driving test but where there is an obligation to take one after deprivation has been imposed. In such States it is not possible to lay down a definite period but it can be decided that a driving deprivation be imposed until such a test has been passed. The duration of the driving deprivation will in such cases be dependent entirely upon the results of such a test. Even though this is not specifically stated in the Resolution, it has been taken for granted that a decision on driving deprivation for an unlimited period may occur in such exceptional cases.

In certain cases where the traffic offender has been found guilty of a comparatively serious traffic offence, it might be unnecessarily drastic, both having regard to traffic safety and the interest of the individual, to deprive the driver of his right to drive a motor vehicle. At present oral or written warnings are often given in such cases. It would seem to be more advisable, however, both from an education and prevention standpoint, to decide on conditional deprivation in such cases. Rules to this effect have been included in point (2). As a condition of not enforcing the deprivation decision it has been suggested that, for example, the driver might undertake treatment of an educative or psychological kind or driver improvement instruction. The aim here is that not only repressive measures should be used. Instead, emphasis has been placed on the importance of the driver improving his behaviour in

traffic.

The fact that a driver has been forbidden to drive a lorry, for instance, does not necessarily imply that he should be deprived of the right to drive a tractor or a private car. In accordance with point (3) there should, therefore, be a possibility to limit driving deprivation to certain types of motor vehicles. Such a decision might be recommended if a driver is dependent for his living on driving a tractor, and if his limited right to drive a tractor cannot be regarded as endangering traffic safety. Another case where such a decision under certain circumstances might be recommended is where a driver has been forbidden to drive a heavy lorry, whilst there is no reason to suppose that he would be dangerous if driving a light lorry or a private car.

In point (4) are listed the serious offences against traffic rules for which the imposition of a driving deprivation may be envisaged regardless of whether an accident has occurred or not.

According to (a) (i), deprivation shall, as a rule, be imposed, if the driver has been seriously at fault (gross carelessness, grave negligence). It has been specifically stated that such carelessness might have occurred in connection with accidental death or bodily injury. However, even in cases of gross carelessness where no injury has been caused but where there has been a risk of damaging persons or property driving deprivation should result.

If a driver is guilty of inexcusable hit-and-run driving, there is almost always reason to impose a driving deprivation. It has therefore been specified at point (4) (a) (ii) that driving deprivation should only be imposed where the hit-and-run driving is inexcusable. An example of an offence falling outside the terms of (4) (a) (ii) is where the driver left the scene of the accident in a state of emotional shock as a result of injuries sustained. Even if the shock condition were not so serious as to result in exemption from a sanction, a driving deprivation might be too drastic. It has

therefore been found advisable to specify that the offence must be inexcusable. However, it must be emphasised that this term is not used in its legal sense.

Point (4) (a) (iii) refers to cases of driving while under the influence of alcohol, drugs and other products or substances of similar effect. If the driver thereby has been found to constitute a real danger in traffic, a driving deprivation should usually be imposed. The term "real danger" should be understood here to mean a specific danger (in German, "Konkrete Gefährdung") – a serious and certain risk. However, so far as driving while under the influence of alcohol is concerned, there has been discussion as to whether driving deprivation should be used, independently of the risks which might have been evident at the time of driving – if the driver had been found to have a certain content in his blood, of for instance, more than 1.2 pro mille. However, in view of the fact that such an offence, at least in certain countries, might occur when the driver, for instance, simply drives his car from the garage premises and into his garage, it was found not advisable to introduce such a rule.

Furthermore, driving deprivation ought, in accordance with point (4) (b) (i) be applied when the driver by committing a traffic offence has come to constitute a real danger or present a considerable risk to traffic safety. Examples of such a risk might occur when over-taking at a road crossing, driving in a fatigued condition or failing to give right-of-way to drivers on motorways. Even if a traffic offence is not of such a nature that it ought, as a single offence, to result in driving deprivation, there might be reason for imposing such deprivation in the case of repeated violations. This is mentioned in point (4) (b) (ii).

In order effectively to combat these repeated offences, a "points system" is a valuable aid both from a psychological and pedagogic point of view. Such a system ought, therefore, to be considered as stated in point (5). The aim of the points system is

notably to select in a simple and effective manner repeating offenders who should be made the subject of special attention. A useful secondary consequence is the reduction of undue variation in the practice of the various competent authorities. A suggested scheme for a points system has been attached to the Resolution (Appendix I). The USA, Canada and Japan, where the traffic intensity is considerable, have already considered it necessary and advisable to introduce such a system, which is also in force in New Zealand and Yugoslavia. Among member States of the Council of Europe it is chiefly Germany that has a complete system of this kind. The United Kingdom, however, also has certain rules similar to those applied in a points system.

In order to understand the points system and avoid a misunderstanding which quite often arises, it should be emphasised that the purpose of the points system is not to specify the point level at which driving deprivation shall be compulsory, for it must also be emphasised that the personality of the driver and particular circumstances should always be taken into account.

A draft of a points system and the commentary relating to it (Appendix I) are appended to the present document, as well as summaries of similar systems already in force in the Federal Republic of Germany (Appendix II), in France (Appendix III) and in the United Kingdom (Appendix IV). The details given on this matter were only intended to provide member States with a model as a source of inspiration and to indicate a possible line of action in the classification of offences according to seriousness.

The fact that a driving deprivation has been enforced does not always necessarily imply that the driver will have to go through a driver's test before he regains his licence. In certain cases there might be nothing against the driver automatically regaining his driver's licence, whilst, in other cases it may be necessary for him to have further examinations, for instance, a medical exami-

nation. In point (6) it has been stated that such examinations might be used.

It will be seen from point (7) that if a case is brought before a criminal court, it is desirable that such a court alone should make all the decisions that relate to that particular case. The fact is that only the court can in such cases determine just what has happened. The individual's legal security also requires a ruling at one and the same time of the legal question of guilt and of the question of the deprivation. A double procedure also results in increased litigation costs for the person involved. Moreover, traffic safety demands a ruling at one and the same time since the speedy procedure and simultaneous ruling gives the intervention a greater effect. However, it has not been found possible to recommend that all member States introduce such rules. In certain States fundamental laws do not allow such a system.

The fact that a driving deprivation can be decided upon by an authority other than a court naturally should not imply that the procedure is such as to jeopardise the legal rights of the person concerned. Point (8) thus stipulates that he shall be entitled to a hearing. It should not be possible to refuse a personal hearing before the deciding body. It should also be possible to appeal against a decision on driving deprivation and it goes without saying that legal representation should be permitted. The deciding authority should always take account of the personality of the driver and of particular circumstances.

It might be necessary, however, if a driver has been found guilty of a serious traffic offence, immediately to proceed to a driving deprivation. In order that the action in such cases shall not be unnecessarily delayed, it must be taken by, for instance, the police authorities. This question is dealt with in point (9). From the point of view of legal security, however, it is essential that the person concerned should have an opportunity of getting such action examined before a competent authority. Furthermore, the time

during which the licence is withheld should count fully against the period of deprivation resulting from a definite decision of the competent authorities.

One condition for a satisfactory basis of decision is that the authority ruling on driving deprivation is informed of previous traffic offences, if any, committed by the offender. Such information also constitutes one of the primary prerequisites for establishing a points system. In accordance with point (10), a central register of all traffic offences ought, therefore, to be found in every State.

A condition necessary for the effective enforcement of driving deprivation is careful supervision. This is emphasised in point (11). The supervision of decisions of driving deprivations is obviously insufficient at present. The question of extended supervision should therefore be given increased attention, and the possibility should be considered of rendering this supervision more effective by the use of all appropriate means.

Finally, in order to make it possible to follow the efforts being made in the various States to adapt internal legislation to this Resolution, governments have been enjoined to submit reports in this respect. It would appear to be advisable that such reports be followed up by a summary of developments drawn up every fourth year by the Secretary General of the Council of Europe.

7.2.1 Appendix I med förslag till pricksystem

General Principles for a points system applicable to motor vehicle drivers

1 The following offences shall result in assessment of points for the person who has committed the offence.

- 1 "Hit-and-run" driving.
- 2 Driving by a person who was:
 - a) intoxicated or under the influence of alcohol;
 - b) under the influence of drugs or other

products or substance having similar incapacitating effects;

- c) unfit because of excessive fatigue;
 - d) otherwise physically or mentally unfit.
- 3 Failure to be covered by third-party insurance against damage.
- 4 Failure to comply with a direction given by a policeman in relation to road traffic.

5 Non-compliance with the rules relating to:

- a) speed;
- b) position and direction of vehicles in motion, meeting of oncoming traffic, overtaking, changes of direction and proceeding over level crossings and pedestrian crossings;
- c) right of way;
- d) traffic priority of certain vehicles such as fire-engines, ambulances and police vehicles;
- e) signs, signals and road markings;
- f) access of vehicles to certain roads (for example, on account of their weight or dimensions);
- g) safety devices for vehicles and loads;
- h) marking descriptive ("signalisation") of vehicles and loads;
- i) lighting and use of lamps;
- j) load and capacity of vehicles.

6 Driving without a valid licence or without complying with the conditions under which it was issued.

7 Parking and halting, where the offence in view of the circumstances is considered to be serious.

8 The aforementioned offences where they have resulted in manslaughter or in involuntary bodily injuries.

2 Exceptions to the provisions of paragraph 1 shall, however, apply in the case of:

- 1 a driving deprivation ordered in accordance with the provisions of point I. 2 (4) in the Resolution on deprivation of the right to drive.
- 2 an offence considered to be trivial.

3 Without prejudice to revision in the light of new information the following schedule

of points is proposed:

1 Hit-and-run driving

Driving a vehicle whilst under the influence of alcohol, drugs or other incapacitating products or substances

Driving whilst excessively fatigued or in a state of serious physical or serious psychological deficiency

Offence against traffic rules resulting from being seriously at fault, especially turning on a motorway or overtaking where the view is obscured

Driving without a valid licence or not complying with the conditions under which it was issued

2 Unjustified refusal to submit to examination in connection with intoxication or deficiency

Exceeding a speed limit by more than 30 km/hr or driving too fast having regard to traffic conditions

Non-compliance with rules relating to the position and direction of vehicles in movement when the view is obscured

Breach of right of way regulations

Non-compliance with traffic rules at a pedestrian crossing

Non-compliance with rules on overtaking

Non-compliance with traffic lights and "stop" signs

Driving with faulty steering equipment or without effective brakes

Dangerous non-compliance with the rules on lighting

3 Exceeding a speed limit by more than 15 km/hr but not more than 30 km/hr

Non-compliance, in cases not mentioned under (1) and (2) with the rules relating to position and direction of vehicles in motion,

<i>points</i>	meeting of oncoming traffic, changes of direction and proceeding over level-crossing	2
4	Driving a vehicle, in cases not mentioned under (1) and (2), not conforming to safety regulations in particular with defective tyres	2
4	Driving a vehicle whose load is likely to cause danger or damage	2
4	Any other offences which, according to paragraphs 1 and 2 above, result in assessment of points	1
4	4 If more than one offence is officially dealt with at the same time, the number of penalisation points may be increased in accordance with national law.	
3	5 Points awarded to a driver shall cease to be taken into consideration 3 years after the date of the offence which gave rise to them or if no further points are awarded during the 2 years following that date.	
3	6 Before any driving deprivation is ordered the following steps shall be taken having regard to the driver's personality and the particular circumstances of the case:	
3	(i) At 5 <i>points</i> the driver receives a written or oral warning which shall, so far as possible be personally addressed to his case and grounded on the particular facts.	
3	(ii) At 8 <i>points</i> the fitness of the driver to possess a driving licence as well as his personal situation shall be investigated. The advisability of a driving deprivation should be considered.	
3	(iii) At 10 <i>points</i> a driving deprivation will usually be necessary.	

Commentary on the suggested points system

- 2 The general principles for a points system applicable to motor vehicle drivers mentioned under I states that, in principle, the offences listed shall give rise to points assessment. Exceptions should be made,

however, for such offences as already have resulted in driving restrictions in accordance with the stipulations at I, 2 (4) of the Resolution on Deprivation of the Right to Drive a Motor Vehicle. Furthermore certain parking offences should also be excluded. It should be noted, for instance, that in the autumn of 1968 a proposal was put forward in France for a central driving licence register but that it was suggested in this connection that parking offences should be exempt from registration. In Germany and Sweden, among other countries, parking offences are to a large extent never recorded. In the case of parking offences, however, situations may occur which warrant inclusion of the offence in the system (an example is parking on top of a hill where the view is obscured).

In all States an offence may occur which in the individual case is regarded as insignificant yet nevertheless if followed up in some way or another, although no registration takes place and no penalty is imposed. Such is the case for example with fines of up to 20 DM (Geldbusse and Verwarnungsgeld) and with oral warnings by the police in Sweden. Such cases should naturally also be exempted from the system.

Under 3 the different offences have been graded according to a point-scale of 1-4 points. Here too it should be noted that such offences as have resulted in driving restrictions in accordance with I.2 (4) of the general principles in the Resolution on driving deprivation have been excluded. This is the reason why, for instance, such a serious offence as hit-and-run driving has only been assessed 4 points. In many cases this offence results in driving restriction immediately on the basis of the above-mentioned stipulations.

The advisability of drawing up a point-scale in more detail in the manner referred to has been given due consideration. It has proved almost impossible to arrive at a scale which could be adopted by States of, for instance, entirely different traffic intensity and traffic supervision. Variations in internal

legislation may also result in great difficulties in estimating the degree of severity of a certain offence. This applies to a large extent, for instance, in the case of the offence of driving a motor vehicle not covered by insurance for civil liability. Despite this fact, however, it has been considered advisable to draw up a model scale. Only in this way has it been found possible to submit concrete principles for the system. The proposals submitted in I. 2. (4) would also hardly be of any value unless seen from the background of the point-scale indicated. Furthermore, in view of the efforts made to achieve greater unity in Europe, it would appear to be of importance that a suggested scale be drawn up now before the various States begin working on national points systems.

The proposed point-scale is only of an indicative nature. The general principle in working out this scale has been that traffic offences which are particularly dangerous from the point of view of traffic safety shall be given a high points value. At present, however, the knowledge of reasons for traffic accidents is comparatively limited. Increased knowledge and experience in this field ought, however, continuously to affect the framing of the points system.

A driver might commit a number of traffic offences. In many cases the question of driving restriction might immediately arise on the basis I. 2. (4) of the Resolution. Such cases are not dealt with in this connection. In a points system, when judging the case of several offences reported at the same time national legislation should set a limit to the number of points assessable.

Under 5 the question of the length of time during which an offence shall be taken into consideration is taken up. Points awarded to a driver shall cease to be taken into consideration 3 years after the date of the offence which gave rise to them or if no further points are awarded during the 2 years following that date to the said driver.

Under 6 the measures to be taken in

connection with various point assessments are taken up for consideration. Account shall be taken of the personality of the driver and of all the other circumstances of the particular case.

At *five points* a written or oral warning should be sent to the offender, so far as possible personally addressed to his case and grounded on the particular facts. The idea is that such action should be automatic and no decision should be made on each individual case.

At *eight points* the driver's competence to possess a driver's licence as well as his personal situation should be closely investigated. This implies that as a rule the person in question should attend a hearing before some expert on traffic problems who would then decide whether the driver should have a further examination for instance a new driving or medical test. Group therapy or special traffic instruction are also measures that might be considered. It might be found necessary to take some other action in order to be able to impose a driving restriction. The main purpose should be, however, at this phase to assist the driver to improve his conduct in traffic without imposing a driving restriction.

Ten points have been set as the limit at which a driving restriction should generally be imposed. It should be emphasised, however, that the intention even at this stage is not that a strict rule shall be applied in every case. A decision should be made with due consideration of the circumstances in each individual case, but there would be a strong presumption in favour of a driving restriction.

7.2.2 Appendix II med redovisning av behandlingen i Västtyskland av återfallsbrottslingar i trafiken

Directive on the treatment of multiple offenders in the field of road traffic offences in the Federal Republic of Germany

In view of the fact that the kind and the seriousness of violations of road traffic law

vary and have varying importance for the general safety of the road traffic, the measures to be taken in each individual case cannot depend only on the number of entries in the Central Road Traffic Register. Having regard to present road traffic conditions and the increasing number of accidents, the main consideration in establishing the following Directive has been the objective danger resulting from each individual offence.

I. In respect of each multiple offender it shall first be examined whether the personal defects revealed by the violations of the traffic rules ipso facto lead to the conclusion that the offender is unfit to drive vehicles — especially motor vehicles — and animals; if so, (his) driving shall be prohibited if unfitness is established (StVZO S. 3; StVG S. 4; StVZO S. 15 (b)). If there is reasonable doubt about his physical or mental fitness, the production of a certificate or expert opinion in accordance with StVZO S. 3, para. 2 shall first be ordered.

II. (1) If there is no doubt about the fitness of a multiple offender, the individual entries in the Central Road Traffic Register shall be evaluated according to the following scheme of evaluation:

1 Three points shall be charged for:

- a) the offences under StVG ss. 23 and 24; StGB ss. 142, 315 and 315 (a); Article II, s. 5 of the Compulsory Insurance Law 1939;
- b) driving while under the influence of alcohol, turning on any motorway, overtaking on the right-hand side on any motorway even if not punished under StGB s. 315 (a).

2. Two points shall be charged for all other road traffic offences and, further, to the extent to which they are not covered by para. 1, above:

- a) violations of the right of way;
- b) driving, in view of the traffic situation, at too high a speed as well as disregard of

rules or orders limiting speed;

c) mistakes made when changing direction of travel, wrong turning into another road or wrong turning on the road;

d) wrong overtaking;

e) following or passing another user of the road too close thereby creating a danger on the road;

f) failure to keep to the right-hand side of the road;

g) failure to observe coloured signals regulating road traffic;

h) failure to observe signs made by a police officer.

3. One point shall be charged for any other traffic violation.

(2) If more than two years have elapsed since the contraventions, half the points shall be charged; this does not apply to multiple offenders whose driving licence was previously withdrawn. The period of time under the first sentence begins to run from the time of the offence.

III. (1) If a motor driver is entered in the Central Road Traffic Register more than once, the following procedure should, as a rule, be adopted:

1. If he has a total of five points, he shall be cautioned in writing; in suitable cases a summons to appear for traffic instructions may be combined with such caution.

2. If he has accumulated eight points, he is assumed to be unfit. In such a case the measures provided in StVZO ss. 3 and 15 (b) shall be taken.

3. If he has twelve points, his driving licence should in every case be withdrawn.

(2) Deviations from this procedure are justifiable only after careful consideration of all the circumstances. Reasons therefore shall be noted in the records.

7.2.3 Appendix III med redovisning av pricksystemet i Frankrike

Summary of the points system operated in France

Act No. 70-539 of 24th June 1970 (Journal Officiel de la République Française of 25th June 1970, page 5963) on the centralisation of documentation on road traffic provides for a national card index centralising data on administrative and judicial penalties inflicted on drivers for road traffic offences.

This card index serves as a judicial record specially for road traffic offences, and is also to be utilised to classify drivers.

A. Method of classifying drivers

Details of the classification will be laid down shortly in a Conseil d'Etat order.

A driver will be awarded points on the occasion of every final decision on a road traffic offence liable to entail temporary withdrawal of his driving licence (minor cases such as parking offences being ignored). The number of points will vary according to the nature of the offence or the seriousness of the penalty.

1. As far as the nature of the offence is concerned, the number of points will rise with the objective gravity of the offence. To this end offences will be divided into three groups: the first group incurs 20 points, the second 15 points and the third 10 points.

2. The number of points awarded under 1 above will be increased according to the degree of the penalty imposed.

Drivers will be divided into four categories, according to the total number of points attributed, as follows: category I, up to 50 points; category II, from 50 to 100 points; category III, from 100 to 200 points; category IV, over 200 points.

However, with a view to enabling drivers penalised in this way to improve their rating, points awarded will be automatically cancelled after a period of two years without a new conviction.

B. Consequences of the classification

The classification is designed primarily as a preventive measure. The purpose is to bring home to drivers with a poor classification

how dangerous their road conduct is and encourage them to improve it and thereby their classification.

Secondly, the classification will enable insurance companies to personalise motor insurance premiums.

Thirdly, it will furnish public or private employers with information of use when engaging staff.

It will be noted, lastly, that the classification does not entail automatic or judicial disqualification from driving. The legislation governing the withdrawal of driving licences has not undergone any change.

7.2.4 Appendix IV med redovisning av straffen för trafikbrott i Storbritannien

System of penalties for road traffic offences in force in the United Kingdom

First, there are five offences involving mandatory disqualification: manslaughter or culpable homicide by the driver of a motor vehicle; causing death by dangerous driving; dangerous driving within three years of a similar conviction; driving under the influence of drink or drugs or with a blood alcohol concentration exceeding the prescribed limit, and racing on the highway. In the case of these five offences the court can decide not to disqualify on conviction only if it finds special reasons peculiar to the offence for not doing so.

Secondly, the court may disqualify the offender upon conviction of any of the following offences;

1. dangerous driving
2. careless driving
3. exceeding speed limits
4. driving under the minimum age limit
5. being in charge of a vehicle while under the influence of drink or drugs or with a blood alcohol concentration exceeding the prescribed limit
6. unlawfully carrying passengers on a motor cycle
7. failure to comply with traffic directions
8. leaving a vehicle in a dangerous position

9. contravention of traffic regulations on special roads
10. contravention of pedestrian crossing regulations
11. failure to obey a sign exhibited by a school crossing patrol
12. contravention of an order prohibiting or restricting the use of a street playground by vehicles
13. contravention of certain construction and use regulations
14. failure to stop and give particulars after an accident
15. driving without a licence
16. failure to comply with the conditions of a provisional driving licence
17. use of motor vehicle without third party insurance
18. taking a motor vehicle without authority
19. driving with uncorrected defective eyesight
20. stealing or attempting to steal a motor vehicle
21. going equipped for or stealing motor vehicles
22. driving while disqualified.

Thirdly, where a person is convicted of three offences involving either mandatory or discretionary disqualification within a period of three years and his licence has been endorsed with particulars of the first two offences by the order of the court, then the court is required to disqualify him from driving for at least six months unless it is satisfied that there are mitigating circumstances. These mitigating circumstances may be found in respect of the offender personally whereas the "special reasons" in respect of offences involving mandatory disqualification must be specific to the particular offence of which the defendant is convicted. For example, a "special reason" might be the case of a doctor who was proceeding to the scene of an emergency whereas a "mitigating circumstance" might be merely that the defendant would be caused hardship by being deprived of the use

of his car.

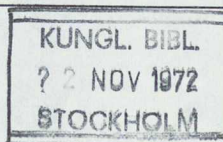
Fourthly, a further example of "totting up" is that a person convicted of a second offence of driving while under the influence of drink or drugs or (in excess of the prescribed limit within ten years of a previous conviction must be disqualified for at least three years (compared with twelve months on first conviction) unless again the court finds that there are special reasons for not disqualifying him.

The periods referred to, six months, twelve months and three years, are minimum periods and the court has discretion to impose a disqualification for life if it considers this course appropriate. There are arrangements for defendants, after the expiration of certain time limits, to apply for the removal of their disqualification.

Statens offentliga utredningar 1972

Kronologisk förteckning

1. Ämbetsansvaret II, Ju.
2. Svensk möbelindustri, I.
3. Personal för tyg- och intendenturförvaltning, Fö.
4. Säkerhets- och försvarspolitiken, Fö.
5. CKR. (Centrala körkortsregistret) K.
6. Reklam I, Beskrivning av reklamen, U.
7. Reklam II, Beskrivning och analys, U.
8. Reklam III, Ställningstaganden och förslag, U. (Utkommer senare.)
9. Reklam IV, Reklamens bestämningsfaktorer, U. (Utkommer senare.)
10. Godsbefordran till sjöss, Ju.
11. Förenklad löntagarbekattning, Fi.
12. Skadestånd IV, Ju.
13. Kommersiell service i glesbygder, In.
14. Revision av vattenlagen, Del 2, Ju.
15. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning, Ju.
16. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. (Följdförfattningar) Ju.
17. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen, Ju.
18. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget, Ju.
19. Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen, U.
20. Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läsvanestudier, U.
21. Svävarfartslag, K.
22. Domstolsväsendet IV, Skiljedomstol, Ju.
23. Högre utbildning — regional rekrytering och samhällsekonomiska kalkyler, U.
24. Vågfraktaftet II, Ju.
25. Naturgas i Sverige, I.
26. Förskolan 1, S.
27. Förskolan 2, S.
28. Konsumentköplag, Ju.
29. Konsumentupplysning om försäkringar, H.
30. Bostadsanpassningsbidrag, In.
31. Lag om hälso- och miljöfarliga varor, Jo.
32. Kommunalt samlingsstyre eller majoritetsstyre? C.
33. Förhandlingsrätt för pensionärer, In.
34. Familjestöd, S.
35. Skogsbrukets frö- och plantförsörjning, Jo.
36. Samhälle och trossamfund, Slutbetänkande, U.
37. Samhälle och trossamfund, Bilaga 1—19, U.
38. Samhälle och trossamfund, Bilaga 20, Andra trossamfunds ekonomi, U.
39. Abortfrågan, Remissyttrandet, Ju.
40. Konkurrens i bostadsbyggandet, In.
41. Familj och äktenskap I, Ju.
42. Vägtrafikbeskattningen, Fi.
43. Utnyttjande och skydd av havet, I.
44. Reformerad skatteutjämning, Fi.
45. Kulturminnesvård, U.
46. Landskapsvård genom täktsamverkan, Ju.
47. Data och integritet, Ju.
48. Riksdagen och försvarsplaneringen, Fö.
49. Tryckfriheten och reklamen, Ju.
50. Skyddsrum, Fö.
51. Sjölagens befraktningskapitel, Ju.
52. Rapport angående kommunal information m.m. C.
53. Handräckningstjänst i försvaret, Fö.
54. Skyddat arbete, In.
55. Decentralisering av statlig verksamhet — ett led i regionalpolitiken, Del 2, Slutrapport, Fi.
56. Glesbygder och glesbygdspolitik, In.
57. Ledningsrättslag, Ju.
58. Koncession för pipelines, K.
59. Att välja framtid, Ju.
60. Beskattade förmåner vid sjukdom och arbetslöshet m. m. S.
61. Försök med bibliotek. Litteraturutredningens biblioteksstudier, U.
62. Offentligt stöd till de politiska partierna, Ju.
63. Näringslivets försörjning med riskkapital från allmänna pensionsfonden, Fi.
64. Kriminalvård, Ju.
65. Barnavårdsmanfrågan, Ju.
66. Ny kulturpolitik, Del 1. Nuläge och förslag, U.
67. Ny kulturpolitik, Del 2. Sammanfattning, U.
68. Värnpliktsförmåner, Fö.
69. Värnpliktligas ekonomiska och sociala situation, Bilaga 5 till UFV betänkande Värnpliktsförmåner, Fö.
70. Rätten till rätten, Förslag till körkortsreform, Del 1. Allmän motivering, Ju.
71. Rätten till rätten, Förslag till körkortsreform, Del 2. Lagtext och specialmotivering, Ju.



Statens offentliga utredningar 1972

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Ämbetsansvaret II. [1]
Godsbefordran till sjöss. [10]
Skadestånd IV. [12]
Revision av vattenlagen, Del 2. [14]
Grundlagberedningen. 1. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. [15] 2. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning (Följdförfattningar) [16] 3. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen. [17] 4. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget. [18]
Domstolsväsendet IV. Skiljedomstol. [22]
Vägfrakttavtalet II. [24]
Konsumentköplag. [28]
Abortfrågan, Remissyttranden. [39]
Familj och äktenskap I. [41]
Landskapsvård genom täktsamverkan. [46]
Data och integritet. [47]
Tryckfriheten och reklamen. [49]
Sjölagens befraktningskapitel. [51]
Ledningsrättslag. [57]
Att välja framtid. [59]
Offentligt stöd till de politiska partierna. [62]
Kriminalvård. [64]
Barnavårdsmannafrågan. [65]
Trafikmålskommittén. 1. Rätten till rätten. Förslag till körkortsreform. Del 1. Allmän motivering. [70] 2. Rätten till rätten. Förslag till körkortsreform. Del 2. Lagtext och specialmotivering. [71]

Försvarsdepartementet

- Personal för tyg- och intendenturförvaltning. [3]
1970 års försvarsutredning. 1. Säkerhets- och försvarspolitiken. [4] 2. Riksdagen och försvarsplaneringen. [48]
Skyddsrum. [50]
Handräckningstjänst i försvaret. [53]
Utredningen rörande systemet för förmåner åt värnpliktiga m. fl. (UFV) 1. Värnpliktsförmåner. [68] 2. Värnpliktigas ekonomiska och sociala situation. Bilaga 5 till UFV betänkande Värnpliktsförmåner. [69]

Socialdepartementet

- 1968 års barnstugeutredning. 1. Förskolan 1. [26] 2. Förskolan 2. [27]
Familjestöd. [34]
Beskattade förmåner vid sjukdom och arbetslöshet m. m. [60]

Kommunikationsdepartementet

- CKR. (Centrala körkortsregistret) [5]
Svävarfartslag. [21]
Koncession för pipelines. [58]

Finansdepartementet

- Förenklad löntagarbeskattning. [11]
Vägtrafikbeskattningen. [42]
Reformerad skatteutjämning. [44]
Decentralisering av statlig verksamhet — ett led i regionalpolitiken. Del 2. Slutrapport. [55]
Näringslivets försörjning med riskkapital från allmänna pensionsfonden [63]

Utbildningsdepartementet

- Reklamutredningen. 1. Reklam I. Beskrivning av reklamen. [6] 2. Reklam II. Beskrivning och analys. [7] 3. Reklam III. Ställningstaganden och förslag. [8] (Utkommer senare). 4. Reklam IV. Reklamens bestämningsfaktorer. [9] (Utkommer senare.)
Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen. [19]
1968 års litteraturutredning. 1. Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läs- vanestudier. [20] 2. Försök med bibliotek. Litteraturutredningens biblioteksstudier. [61]
Högre utbildning — regional rekrytering och samhällsekonomiska kalkyler. [23]
1968 års beredning om stat och kyrka. 1. Samhälle och trossamfund. Slutbetänkande. [36] 2. Samhälle och trossamfund. Bilaga 1—19. [37] 3. Samhälle och trossamfund. Bilaga 20. Andra trossamfunds ekonomi. [38]
Kulturminnesvård. [45]
Kulturrådet. 1. Ny kulturpolitik. Del 1. Nuläge och förslag. [66] 2. Ny kulturpolitik. Del 2. Sammanfattning. [67]

Jordbruksdepartementet

- Lag om hälso- och miljöfarliga varor. [31]
Skogsbrukets frö- och plantförsörjning. [35]

Handelsdepartementet

- Konsumentupplysning om försäkringar. [29]

Inrikesdepartementet

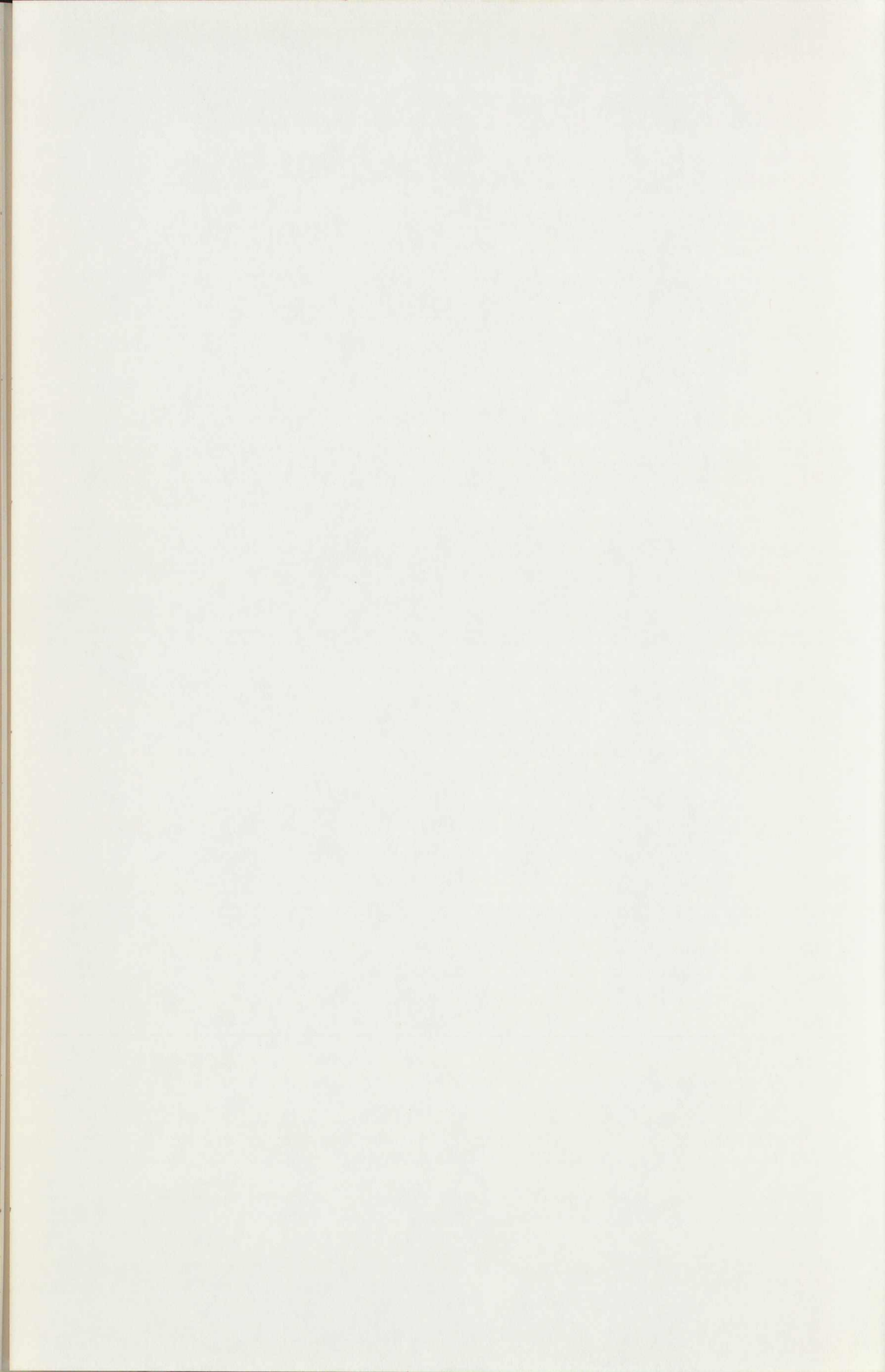
- Kommersiell service i glesbygder. [13]
Bostadsanpassningsbidrag. [30]
Förhandlingsrätt för pensionärer. [33]
Konkurrens i bostadsbyggandet. [40]
Utredningen rörande den skyddade sysselsättningen. 1. Skyddat arbete. [54]
Glesbygder och glesbygdpolitik. [56]

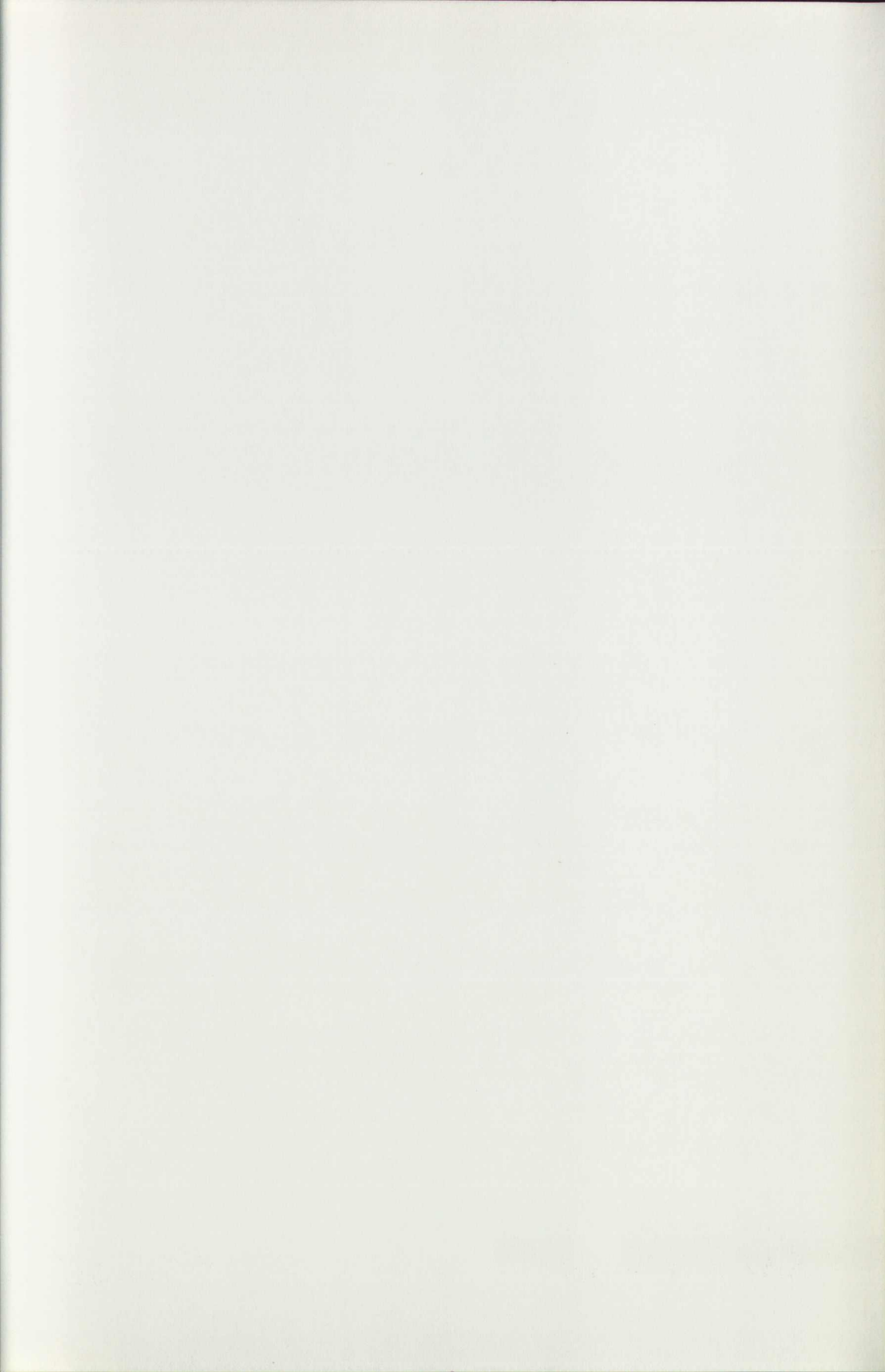
Civildepartementet

- Kommunalt samlingsstyre eller majoritetsstyre? [32]
Rapport angående kommunal information m. m. [52]

Industridepartementet

- Svensk möbelindustri. [2]
Naturgas i Sverige. [25]
Utnyttjande och skydd av havet. [43]





 Allmänna Förlaget

KUNGL. BIBL.
? 2 NOV 1972
STOCKHOLM

ISBN 91-38-01422-X