

Nr 26

Justitieutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands, m. m.

Genom en den 30 april 1971 dagtecknad proposition, 1971: 114, har Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,
- 2) lag om ändring i brottsbalken,

dels godkänna den i Strasbourg den 30 november 1964 avslutade europeiska konventionen om straff för vägtrafikbrott med förbehåll mot art. 6 och del III samt med förklaring enligt artiklarna 15.4, 19.2 och 27.2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en särskild lag om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands. Den är föranledd av en inom Europarådet utarbetad konvention om straff för vägtrafikbrott. I propositionen förordas även att Sverige tillträder konventionen med vissa förbehåll.

Lagförslaget innebär att tillämpningsområdet för vissa straffbestämmelser i svensk trafikrätt utvidgas att omfatta också förseelser som har begåtts utom Sverige. Sålunda föreslås lagen om straff för vissa trafikbrott bli generellt tillämplig på utomlands begångna gärningar. Vidare skall straffbestämmelserna för överträdelse av föreskrifter i vissa andra trafikförfattningar, bl. a. vägtrafikförordningen, kunna tillämpas också vid överträdelser utomlands av föreskrift som gäller på gärningsorten och har sin motsvarighet i de svenska trafikförfattningarna. Slutligen skall man i Sverige kunna straffa den som i annat nordiskt land har överträtt vissa där gällande föreskrifter som saknar motsvarighet i svenska trafikförfattningar. Efter överenskommelse med utomnordisk stat skall Kungl. Maj:t kunna förordna att sistnämnda bestämmelser skall gälla även gärning som har begåtts i den staten. En förutsättning för att ansvar skall kunna ådömas enligt den föreslagna lagen är dock att gärningen var straffbar också på gärningsorten.

I propositionen föreslås vidare att kravet i brottsbalken på särskild åtalsprövning i fråga om brott som har begåtts utomlands skall upphöra att gälla gärning som har förövats i Norden.

Slutligen föreslås att brottsbalkens regler om preskription ändras så att bl. a. preskriptionstiderna för ådömt straff i vissa fall förkortas.

Av propositionen återges i det följande endast lagförslagen och vad föredragande departementschefen anfört i sin allmänna motivering vid lagrådsremissen. Beträffande innehållet i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen.

De vid propositionen fogade lagförslagen är av följande lydelse.

1 Förslag till

Lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Härigenom förordnas som följer.

1 § Lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott gäller även i fråga om gärning som begåtts utomlands.

2 § Bestämmelse om straff för överträdelse av

1. sådan föreskrift i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon som avser förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring,

2. föreskrift i vägtrafikförordningen (1951: 648) eller med stöd av förordningen meddelad föreskrift eller

3. föreskrift i förordningen (1960: 134) om mopeder
tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

3 § Till böter högst femhundra kronor dömes, om ansvar ej kan följa enligt 1 eller 2 §, den som i Danmark, Finland, Island eller Norge överträder där gällande föreskrift angående

1. förbud mot framförande av motorfordon utan föreskriven trafikförsäkring,

2. skyldighet att följa polismans anvisningar i trafiken,

3. fordons hastighet,

4. fordons plats på vägen under färd, fordons färdriktning, möte med eller omkörning av annat fordon, ändring av färdriktning eller passerande av järnvägs korsning,

5. förkörsrätt,

6. skyldighet att bereda fri väg för utryckningsfordon,

7. skyldighet att följa anvisning som ges genom vägmärke, signal eller körbanemarkering,

8. förbud mot parkering eller stannande av fordon,

9. förbud mot användning av fordon eller särskild fordonstyp på vissa vägar,

10. säkerhetsanordningar för fordon eller last,

11. märkning av fordon eller last,

12. fordonsbelysning och dess användning,

13. fordons last eller lastförmåga eller

14. fordons registrering, registreringskyltar eller nationalitetsbeteckning.

4 § I den mån det påkallas för uppfyllande av Sveriges förpliktelser enligt avtal med annan främmande stat än som anges i 3 §, kan Konung-

en förordna att nämnda paragraf skall äga tillämpning i fråga om gärning som begås i den staten.

5 § Till ansvar för gärning som avses i denna lag får ej dömas, om gärningen var fri från ansvar enligt lag som gällde på gärningsorten.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

2 Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom förordnas i fråga om brottsbalken,
dels att 35 kap. 5 § skall upphöra att gälla,
dels att 2 kap. 5 § samt 35 kap. 6 och 8 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 KAP.

5 §

Åtal för brott, som inom riket begåtts å utländskt fartyg eller luftfartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen å fartyget eller eljest medföljde detsamma mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse, må ej väckas utan att förordnande därom meddelas av Konungen eller den Konungen bemyndigat därtill.

Åtal för brott, som förövats utom riket, må väckas allenast efter förordnande som i första stycket sägs. Utan dylikt förordnande må dock åtal väckas, om brottet förövats å svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen å sådant fartyg eller av krigsman å område där avdelning av krigsmakten befann sig eller ock av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse.

Åtal för brott, som förövats utom riket, må väckas allenast efter förordnande som i första stycket sägs. Utan dylikt förordnande må dock åtal väckas, om brottet förövats

1. å svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen å sådant fartyg,

2. av krigsman å område där avdelning av krigsmakten befann sig,

3. i Danmark, Finland, Island eller Norge eller å fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan orter belägna i Sverige eller någon av nämnda stater, eller

4. av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

35 KAP.

6 §

I intet fall må påföljd ådömas sedan *trettio år eller, om å brottet icke kan följa fängelse över två år, sedan femton år* förflutit från dag som i 4 § sägs.

I intet fall må påföljd ådömas sedan från dag som i 4 § sägs *har förflutit*

1. *fem år, om å brottet ej kan följa svårare straff än böter och tid för ådömande av påföljd för brottet bestämmes enligt 1 § 1,*

2. *femton år, om i annat fall än i 1 sägs å brottet ej kan följa fängelse över två år,*

3. *trettio år i övriga fall.*

8 §

Ådömt fängelse bortfaller, om domen ej börjat verkställas innan tid som nedan sägs förflutit från det domen vann laga kraft:

1. fem år, om fängelse *på kortare tid än sex månader* ådömts,

2. tio år, om fängelse *i sex månader eller på längre tid* men icke över två år ådömts,

3. femton år, om fängelse på längre tid än *två* år men icke över åtta år ådömts,

4. tjugo år, om fängelse på viss tid över åtta år ådömts,

5. trettio år, om fängelse på livstid ådömts.

Ådömt fängelse bortfaller, om domen ej börjat verkställas innan tid som nedan sägs förflutit från det domen vann laga kraft:

1. fem år, om fängelse *ej över ett år* ådömts,

2. tio år, om fängelse *på längre tid än ett år* men icke över fyra år ådömts,

3. femton år, om fängelse på längre tid än *fyra* år men icke över åtta år ådömts,

Denna lag träder i kraft, såvitt avser 2 kap. 5 § den dag Konungen bestämmer och i övrigt den 1 januari 1972.

Departementschefen

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Geijer*, bl. a. följande.

7.1 Allmänna överväganden

7.1.1 Tillträde till konventionen

Den internationella vägtrafiken har i våra dagar anseelig omfattning. I allt högre grad utnyttjas vägnätet för godstransporter mellan länderna och i ökande utsträckning används bil för semesterresor utomlands. Denna utveckling har lett till att en inte obetydlig del av vägtrafikanterna i olika länder utgörs av personer som vistas tillfälligt i landet. Det stigande antalet utländska trafikanter har i åtskilliga stater aktualiserat frågan huruvida de möjligheter som nu finns att ingripa med rättsliga medel, när sådan trafikant gör sig skyldig till trafikförseelse i det land han besöker, är tillräckliga.

Även i Sverige har vi ett avsevärt antal trafikanter som är på tillfälligt besök här. Dessa är givetvis till största delen utländska medborgare men det kan också vara fråga om svenska medborgare med hemvist utomlands. För enkelhetens skull benämns i förevarande avsnitt varje sådan vägtrafikant som är på endast tillfälligt besök i Sverige för utländsk trafikant eller utlänning.

Om en utländsk trafikant gör sig skyldig till trafikbrott i Sverige, försöker man i allmänhet lagföra honom medan han finns kvar i landet. För det stora flertalet trafikförseelser är straffet endast böter. I sådana fall använder man om möjligt strafföreläggande eller föreläggande om ordningsbot (48 kap. RB) eller, vid parkeringsförseelse, anmaning att betala parkeringsbot (lagen (1960: 683) om parkeringsbot). Om dessa summariska förfaranden inte kan användas, försöker man slutföra brottsutredningen snabbt och delge den misstänkte stämning innan han lämnar landet. Saken kan då i många fall avgöras i rättegång utan hinder av hans frånvaro (46 kap. 15 § RB). Inte sällan är emellertid utredningen i trafikmål tidskrävande. Det kan då av olika skäl vara svårt för den misstänkte att stanna kvar i landet till dess utredningen är slutförd. I vissa fall uppmanas han att ställa ombud för sig, som kan ta emot stämning och svara i saken för hans räkning. En annan möjlighet är att delge stämning i hans hemland.

De nu redovisade sätten för lagföreläggande här i landet förutsätter i stor utsträckning utlänningens frivilliga medverkan. Olika tvångsåtgärder kan också vidtas för att hålla honom kvar i landet för lagföreläggande och straff. En misstänkt person kan i princip häktas för varje slag av brott, om han saknar hemvist i Sverige och det skäligen kan befaras att han undandrar sig lagföreläggande eller straff genom att lämna landet (24 kap. 2 § RB). Vid ringare brott, till vilka den stora mängden trafikförseelser kan räknas, är emellertid häktning en alltför ingripande åtgärd och kommer därför inte i fråga. I sådana fall kan i stället meddelas reseförbud (25

kap. 1 § RB). Reseförbudet kan förenas med föreskrift för utlänningen att lämna ut sitt pass eller med andra föreskrifter som syftar till att hindra honom att lämna landet. Reseförbud tillgrips emellertid inte i alla fall då det formellt skulle vara möjligt. Kan brottet inte föranleda svårare straff än böter och skulle det bereda den misstänkte utlänningen allvarlig olägenhet att stanna kvar i landet i avvaktan på rättegång, brukar reseförbud inte meddelas.

Om en utlänning som tillfälligt vistas i Sverige döms till frihetsstraff här i landet, torde han i allmänhet vara häktad eller ha reseförbud och i sådant fall kan straffet verkställas utan praktisk svårighet. I fall då lagföring här i landet resulterar i bötesstraff, som är den vanligaste påföljden för trafikbrott, är det ofta svårt eller omöjligt att verkställa straffet om böterna inte betalas frivilligt. Om det kan antas att utlänningen kommer att dömas till böter, kan verkställigheten visserligen i princip säkerställas genom att egendom tas i förvar för kvarstad (26 kap. RB). Man tar dock inte i förvar sådan egendom som en utländsk lagöverträdare har svårt att avvara, såsom fordon som han färdas med eller hans reskassa. I första hand anmodas utlänningen att frivilligt deponera pengar till det belopp som kan komma att utdömas.

Straffverkställighet kan i allmänhet inte ske i gärningsmannens hemland. Inom Norden är det dock möjligt att verkställa dom på fängelse eller böter i annat land än domslandet enligt särskild lagstiftning som är enhetlig för de nordiska länderna (i Sverige lagen (1963: 193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m. m.). Denna lag medger verkställighet i annat nordiskt land också av godkänt strafföreläggande och föreläggande om ordningsbot.

I de fall då lagföring inte kan genomföras här i landet kan svensk åklagare försöka få målet överflyttat till gärningsmannens hemland för åtal där. Detta förfarande är inte reglerat i lag. Möjligheten att på detta sätt få till stånd lagföring i hemlandet utnyttjas ofta inom Norden. De nordiska åklagarmyndigheterna skriftväxlar då direkt med varandra. Överflyttning av åtal till land utanför Norden förekommer men sker inte i någon större utsträckning. Framställning om åtal görs i sådana fall på diplomatisk väg.

Möjligheterna att få till stånd lagföring för trafikbrott i annat land än gärningslandet är f. n. starkt begränsade på grund av att trafikstraffrättsliga bestämmelser i allmänhet inte anses tillämpliga på förseclser som har begåtts utanför det egna landets gränser. Det är dessutom en allmänt vedertagen princip i flertalet länders rättssystem att utländsk straffrätt inte tillämpas. Hemlandet — och detta gäller även Sverige — måste därför i stor utsträckning vägra att överta trafikmål från gärningslandet.

De svårigheter som jag nu har pekat på för Sveriges del har sin mot-

svarighet i andra länder. Det har därför visat sig finnas intresse för att genom internationellt samarbete öka möjligheterna att effektivt och smidigt beivra trafikbrott som har begåtts av trafikant vid tillfällig vistelse utanför hemlandet. För att underlätta sådant samarbete mellan de europeiska länderna har inom Europarådet utarbetats en konvention om straff för vägtrafikbrott. Konventionen öppnades för undertecknande den 30 november 1964.

I konventionen ges regler om lagföring för trafikbrott och verkställighet av dom beträffande sådant brott i fall då gärningsmannen har sitt hemvist i annan konventionsstat (hemviststaten) än den stat där brottet har begåtts. Hemviststaten förpliktas att på begäran av den konventionsstat där trafikbrottet har begåtts (gärningsstaten) pröva frågan om lagföring för brottet eller att på begäran av gärningsstaten verkställa dom som har meddelats i den staten.

Konventionen är tillämplig på "vägtrafikbrott". I art. 24 i konventionen definieras vägtrafikbrott som varje brott vilket är upptaget i en särskild förteckning, intagen i bilaga I till konventionen. I punkterna 1—3 i förteckningen upptas brotten vållande till annans död eller till kroppsskada i samband med vägtrafik, smitning från trafikolycksplats, framförande av fordon under påverkan av alkohol eller narkotika eller andra ämnen med liknande verkningar samt framförande av fordon i svårt trötthetstillstånd. I punkterna 4—7 uppräknas sådana trafikförseelser som framförande av motorfordon utan trafikförsäkring, underlåtenhet att följa polismans anvisningar i trafiken samt överträdelse av bestämmelser om fordons hastighet, dess plats på vägen, färdriktning, möte, omkörning eller parkering, om fordonsbelysning, registrering och körkortsinnehav.

I art. 2 slås fast att framställning om lagföring eller verkställighet av straff för vägtrafikbrott inte får göras med mindre än gärningen är straffbar enligt både gärningsstatens och hemviststatens lagstiftning. Dubbel straffbarhet krävs sålunda för konventionens tillämpning. Här torde ligga också att brottet inte får vara preskriberat enligt någotdera landets lag.

I art. 2 föreskrivs vidare att hemviststatens egen lag skall tillämpas, när den staten har övertagit lagföring eller verkställighet. Konventionen förutsätter sålunda i första hand att hemviststatens egen trafikstraffrätt har sådant innehåll att den kan tillämpas på brott som begås utomlands. Men konventionen förpliktar därjämte hemviststaten att i vissa fall lägga de trafikregler som gäller på gärningsorten till grund för den straffrättsliga bedömningen. Bestämmelsen är i denna del begränsad till vissa av de trafikbrott som finns uppräknade i förteckningen över vägtrafikbrott i bilaga I. Med "trafikregler" i konventionens mening förstås nämligen enligt art. 24 bestämmelser som reglerar ämne som avses i någon av punkterna 4—7 i förteckningen. Denna reglering in-

nebär att konventionen gör skillnad mellan två typer av trafikbrott. För de trafikbrott som anges i punkterna 1—3 i bilaga I skall hemviststaten helt och hållet tillämpa sin egen lagstiftning. För övriga trafikbrott som nämns i bilagan skall hemviststaten använda den objektiva gärningsbeskrivningen i den utländska trafikregeln men i andra avseenden tillämpa sin egen straff- och processlagstiftning, såsom i fråga om subjektiva omständigheter och val av påföljd. Principen att gärningen skall bedömas med utgångspunkt från gärningslandets föreskrifter har sålunda inte upprätthållits för samtliga vägtrafikbrott som omfattas av konventionen. Att bestämmelserna om straff för sådana trafikbrott som anges under punkterna 1—3 (vållande till annans död i samband med vägtrafik, trafiknykterhetsbrott m. m.) har undantagits beror på att de inte ansetts ha samma tekniska karaktär som övriga trafikföreskrifter utan vara grundade på principiella kriminalpolitiska värderingar. Det har därför föreskrivits att konventionsstaterna i dessa fall skall tillämpa sin egen straffrätt i full utsträckning.

Art. 3—7 i konventionen innehåller särskilda bestämmelser om konventionsstaternas förpliktelser vid lagföring i hemviststaten. Hemviststaten förpliktas att ta emot framställning om lagföring och att granska framställningen (art. 3 och 4). Vid granskningen kan helt diskretionärt prövas vilka åtgärder framställningen skall föranleda. Av art. 26 framgår att konventionen inte avser att inskränka den rätt en stat kan ha på grund av sina straffrättsliga jurisdiktionsregler att utan särskild begäran beivra trafikbrott som har begåtts utomlands.

När framställning om lagföring har gjorts, får gärningsstaten inte längre vidta åtgärder mot gärningsmannen för att beivra brottet. Gärningsstaten får emellertid tillbaka sin behörighet i detta hänseende, om hemviststaten inte vidtar någon åtgärd i konventionens mening eller om gärningsstaten återkallar fraraställningen på vissa grunder (art. 5).

Bland bestämmelserna om lagföring i hemviststaten finns också regler om åtalspreskription (art. 6). Sådan preskription avbryts i gärningsstaten den dag framställning om lagföring avges. I hemviststaten börjar preskriptionstiden inte löpa förrän framställningen har tagits emot. Konventionsstat kan förbehålla sig rätten att inte godta art. 6 eller att godta den endast i viss del (bilaga II punkt 1 b).

I art. 8—13 i konventionen ges bestämmelser om verkställighet i hemviststaten. Konventionen ålägger hemviststaten att på begäran verkställa dom eller administrativt beslut som har meddelats i gärningsstaten. I vissa fall är överflyttning av verkställighet utesluten enligt konventionen, t. ex. om gärningsmannen redan har dömts slutgiltigt i hemviststaten för samma gärning. Hemviststaten kan vägra verkställighet i vissa andra fall, bl. a. om hemviststaten beträffande samma gärning redan har beslutat att lagföring inte skall ske eller om gärningen är föremål för domstols prövning i den staten (art. 9). När dom som har med-

delats i annan konventionsstat skall verkställas i hemviststaten, har denna stat i princip rätt att tillämpa sin egen lagstiftning (art. 8). Har annan påföljd än böter ådömts, kan påföljden bytas ut mot påföljd som skulle ha ådömts i hemviststaten för motsvarande brott. Den nya påföljden skall dock till sin art motsvara den tidigare ådömda så nära som möjligt. Konventionen föreskriver också att maximistraffet i hemvistlandets lag inte får överskridas och att påföljden inte får göras strängare än den som har bestämts i gärningsstaten. Vid verkställighet av böter får hemviststaten inte ta ut högre belopp än som kan ådömas för motsvarande brott i den staten (art. 10 och 11). Genom att begära verkställighet i hemviststaten förlorar gärningsstaten sin rätt att själv verkställa ifrågavarande dom. Gärningsstaten blir på nytt behörig, när hemviststaten meddelar att den vägrar verkställighet eller att den inte kan fullgöra verkställigheten (art. 13).

I konventionens bilaga II punkt 1 (a) ges konventionsstat möjlighet att göra reservation mot den del av konventionen som gäller verkställighet i hemviststaten. Konventionsstat kan sålunda förbehålla sig att över huvud taget inte godta innehållet i denna del eller att godta det endast beträffande vissa slag av påföljder eller verkställighetsåtgärder.

Konventionen innehåller också föreskrifter av formell art rörande förfarandet vid framställning eller mottagande av begäran om lagföring eller verkställighet, rättshjälp, översättning, rättegångskostnader m.m. (art. 14—23). Jag återkommer längre fram till dessa föreskrifter.

De konventionsstater som vanligen baserar sina inbördes förhållanden på enhetlig lagstiftning eller särskilda ömsesidiga avtal har enligt art. 27 i konventionen möjlighet att reglera sina inbördes förbindelser på sådant sätt även i frågor inom konventionens tillämpningsområde. Konventionen tillåter sålunda att dessa stater kommer överens om att inte tillämpa konventionen på förhållandet dem emellan. Europarådets generalsekreterare skall underrättas om sådan överenskommelse.

Trafikbrottskonventionen är öppen för undertecknande av Europarådets medlemsstater. Den skall ratificeras eller godkännas och träder i kraft tre månader efter det att den har ratificerats eller godkänts av tre stater. I samband med undertecknande eller ratifikation kan förbehåll göras i de avseenden som nämnts i redogörelsen för art. 6 om preskription och för art. 8—13 om verkställighet i hemviststaten.

Som jag inledningsvis har anfört har konventionen hittills undertecknats av 11 medlemsstater, däribland Danmark. Den har ännu inte ratificerats av andra stater än Cypern och Frankrike. Konventionen har således inte trätt i kraft.

Inom Norden har man sedan länge varit angelägen att få till stånd en enhetlig trafiklagstiftning. Den tekniska sidan av lagstiftningen, dvs. trafikregler, regler om vägmärken o. dyl., behandlas i nordiska vägtrafikkommittén, i vilken ingår representanter för Danmark, Finland, Nor-

ge och Sverige. Kommittén har under år 1970 avgett betänkandet (NU 1970: 10) Vägtrafikregler, reviderat förslag. I förslaget har kommittén bl. a. beaktat innehållet i de internationella konventioner om vägtrafik och om vägmärken och signaler som lades fram för undertecknande i Wien hösten 1968. Kommittén fortsätter sitt arbete.

Även frågan om att beivra utomlands begångna trafikbrott har en längre tid diskuterats på nordiskt plan. Överläggningar har förts mellan företrädare för berörda departement och ministerier i Danmark, Finland, Norge och Sverige i syfte att harmonisera lagstiftningen på detta område med beaktande av de krav som ställs i den europeiska konventionen om straff för vägtrafikbrott. Vid överläggningarna enades man om att de nordiska länderna bör tillträda konventionen. Man var också enig om att de nordiska länderna bör reglera sina inbördes förhållanden med stöd av enhetlig lagstiftning och inte på grundval av konventionen. Även möjligheterna att göra förbehåll mot konventionen diskuterades. Man var överens om att de nordiska länderna bör begagna möjligheten att göra förbehåll mot den del av konventionen som gäller verkställighet av dom i hemviststaten samt mot preskriptionsregeln i art. 6.

Man har i Danmark antagit lagstiftning som ansluter till den överenskommelse som träffades vid de nordiska överläggningarna och är där beredd att ratificera konventionen. Även i Norge finns lagstiftning som gör en ratifikation av konventionen möjlig.

Efter avslutandet av de nordiska överläggningarna upprättades inom justitiedepartementet i november 1970 en promemoria (Ds Ju 1970: 28) ang. beivrande av trafikbrott som begåtts utom riket m. m. I promemorian förordas att Sverige tillträder trafikbrottskonventionen men därvid gör förbehåll i enlighet med vad de delegerade vid de nordiska överläggningarna förordat. I promemorian läggs också fram förslag till lagstiftning med anledning av Sveriges tillträde till konventionen.

Vid remissbehandlingen av promemorian mötte förslaget att Sverige skall tillträda konventionen inte någon erinran. Vissa remissinstanser framförde däremot kritik mot förslaget i vad avsåg förbehåll beträffande konventionens verkställighetsdel. De framhöll att trafikförseelser i första hand bör bestraffas i gärningslandet och om möjligt med användande av ett summariskt förfarande i stil med det svenska ordningsbotssystemet. De ansåg dock, att ett sådant förfarande inte kan bli effektivt, om inte den påföljd som ådöms kan verkställas i hemlandet. Dessa remissinstanser fann det därför angeläget att frågan om verkställighet av utländska domar i trafikmål snarast löses. Några av dem förordade därför att Sverige tillträder konventionen även i den del som avser verkställighetsåtgärder.

Som jag tidigare har nämnt är trafikstraffrätten i de flesta länder tillämplig endast på brott som begås inom det egna landets gränser.

Resultatet har i praktiken blivit en slumpartad behandling av de trafiköverträdelser som begås av en trafikant under tillfällig vistelse utanför hemlandet. Frågan om bestraffning blir i hög grad beroende av om brottet hinner beivras medan trafikanten är kvar i landet. Det är inte alltid möjligt eller lämpligt att hålla honom kvar i gärningslandet mot hans vilja. Om en utlänning hålls kvar i avvaktan på rättegång, kan detta vara till stor olägenhet för honom. Ofta kan en sådan åtgärd framstå som alltför ingripande i förhållande till den begångna förseelsen. De nämnda förhållandena leder därför till att åtskilliga trafikanter som överträder trafikföreskrifter undgår lagföring och straff.

Europarådskonventionen om straff för vägtrafikbrott syftar i första hand till att vidga tillämpningsområdet för nationella straffbestämmelser på trafikrättens område så att även utomlands begångna trafikbrott kan bestraffas i hemlandet. Jag anser det angeläget att främja en sådan internationalisering av trafikstraffrätten. Man bör öka möjligheterna att beivra trafikbrott i lagöverträdarens hemland och därigenom minska antalet fall då utländska trafikanter helt undgår bestraffning. Detta skulle utan tvivel vara till fördel för trafiksäkerheten. Samtidigt skulle en sådan reform leda till att man i färre fall behöver tillgripa drastiska tvångsingripanden mot trafikanter som under tillfälligt besök i ett land gör sig skyldiga till trafikförseelser. I Danmark och Norge har redan fattats beslut om tillträde till konventionen och antagits härför nödvändig lagstiftning.

Jag vill till en början under hänvisning till det anförda och i likhet med remissinstanserna biträda förslaget i departementspromemorian att Sverige tillträder konventionen såvitt gäller dess bestämmelser om lagföring av utländska trafikanter. Ett tillträde från svensk sida till konventionen i denna del kräver lagstiftning i vissa avseenden. Till denna fråga återkommer jag i följande avsnitt.

En svensk ratifikation av konventionen aktualiserar frågan om denna bör avse också bestämmelserna om domsverkställighet eller om Sverige bör utnyttja möjligheten att göra förbehåll mot konventionen i denna del. För egen del vill jag först framhålla, att jag i likhet med de remissinstanser som har förordat att sådant förbehåll inte görs anser det lämpligt och ändamålsenligt att trafikförseelser i största möjliga utsträckning beivras i gärningslandet. Sålunda bör i varje fall mindre allvarliga överträdelser kunna bestraffas i omedelbar anslutning till överträdelserna. Jag är medveten om den svaghet som ligger i att bötesdomar och förelägganden i allmänhet inte kan verkställas utanför domslandet. Vissa steg i riktning mot ökade verkställighetsmöjligheter i internationella förhållanden har dock tagits. Inom Norden finns samordnad lagstiftning om straffverkställighet. Om en person med hemvist i Sverige har dömts till fängelse eller böter för brott — trafikbrott inbegripna — i annat nordiskt land, kan straffet verkställas här

enligt den tidigare omnämnda nordiska verkställighetslagen. Motsvarande lagstiftning finns i de andra nordiska länderna. Vidare bör nämnas att en konvention om brottmålsdoms internationella rättsverkningar har utarbetats inom Europarådet och har öppnats för undertecknande den 28 maj 1970. De tre skandinaviska länderna har undertecknat konventionen. Danmark har nyligen också ratificerat den. Konventionen innehåller allmänna regler om verkställighet av utländsk brottmålsdom. Den torde få störst betydelse för mera allvarlig brottslighet, men dess system kommer säkerligen att vara en god lösning även för verkställighet av straff för trafikbrott. Jag tänker då särskilt på bötesstraff för mindre, erkända förseelser. Jag kan sålunda inte dela vissa remissinstansers uppfattning att det system för domsverkställighet som inrättats genom denna konvention är alltför komplicerat och att Sverige av den anledningen i stället bör utnyttja trafikbrottskonventionens verkställighetsregler. Från svensk sida kommer man att gemensamt med övriga nordiska länder arbeta för att 1970 års konvention snarast träder i kraft.

Så sker när konventionen har ratificerats av tre stater. Det finns anledning räkna med att ratifikation av denna konvention skall kunna ske i de berörda nordiska länderna före utgången av år 1972. Också i flera andra medlemsländer torde man förbereda ett tillträde till konventionen.

Under nu angivna förhållanden och då man i både Danmark och Norge torde komma att göra förbehåll mot trafikbrottskonventionens verkställighetsregler anser jag övervägande skäl tala för att ett sådant förbehåll görs även från svensk sida och att frågan om internationell verkställighet av brottmålsdomar i allmänhet blir löst i ett större sammanhang i samband med att förslag till lagstiftning grundad på 1970 års europeiska konvention i ämnet läggs fram. Det förberedelsearbete i det avseendet som sedan någon tid pågår inom justitiedepartementet är redan långt framskridet, och i Danmark har sådan lagstiftning redan genomförts.

Som jag tidigare har nämnt finns i art. 6 i trafikbrottskonventionen regler om beräkning av preskriptionstid för trafikbrott i fall då lagföring flyttas från en konventionsstat till en annan. Reglerna innebär att tiden för åtalspreskription förlängs i både gärningsstaten och hemviststaten, när framställning om lagföring görs. Konventionsstat kan göra förbehåll mot denna artikel.

Enligt min mening bör tiden för åtalspreskription i trafikmål inte förlängas enbart därför att lagföringen skall äga rum i hemlandet i stället för i gärningslandet. Jag ansluter mig därför i likhet med remissinstanserna till den ståndpunkt i denna fråga som intogs av de delegerade vid de nordiska departementsöverläggningarna och föreslår sålunda att Sverige gör förbehåll mot art. 6.

Förslaget i departementspromemorian att konventionen inte skall

vara tillämplig på trafikbrott som har begåtts inom Norden grundar sig på en rekommendation av de delegerade vid de nordiska departementsöverläggningarna och har inte mött någon kritik under remissbehandlingen. I den danska och norska lagstiftning som har antagits för att möjliggöra Danmarks resp. Norges tillträde till konventionen har undantag gjorts för internordiska förhållanden.

Även jag biträder promemorieförslaget i denna del. Jag förordar sålunda att Sverige i samband med ratifikation av konventionen avger förklaring enligt art. 27 att konventionen inte skall tillämpas i förhållandet mellan Sverige och de övriga nordiska länder som har tillträtt eller tillträder konventionen.

Art. 19 i konventionen reglerar frågan om översättning av framställningar och andra handlingar som rör konventionens tillämpning. Avsändarstaten kan i princip använda sitt eget språk. Konventionsstat kan dock förbehålla sig rätt att kräva att handlingarna skall åtföljas av översättning antingen till dess eget språk eller till något av Europarådets officiella språk — franska eller engelska — eller det av dessa språk som staten anger. Ett sådant förbehåll ger övriga konventionsstater rätt att ställa motsvarande krav. Liknande översättningsregler finns i den europeiska konventionen om inbördes rättshjälp i brottmål. När Sverige tillträdde rättshjälpskonventionen, gjorde man från svensk sida det förbehållet att handlingar som skall ligga till grund för bevisupptagning vid svensk domstol skall vara översatta till svenska språket. Det ansågs däremot inte påkallat att delgivningshandlingar från utlandet skall åtföljas av översättning. Sverige har dock förbehållit sig att inte verkställa delgivning av handling som inte är översatt till svenska språket i andra fall än då mottagaren frivilligt tar emot handlingen (prop. 1961: 48 s. 14).

Vid överbägande hurvida man från svensk sida bör göra förbehåll mot trafikbrottskonventionens bestämmelser om översättning av handlingar utgår jag från att Sverige avger förklaring enligt art. 27 att konventionen inte skall tillämpas i förhållandet mellan Sverige och övriga nordiska stater. Frågan kan således bedömas utan hänsynstagande till behovet av översättning av handling från annat nordiskt språk.

I ett senare avsnitt kommer jag att föreslå att framställning från utomnordisk stat om lagföring bör gå via utrikesdepartementet. För utrikesdepartementets handläggning i ärendet torde det i allmänhet inte vara nödvändigt att framställningen och övriga handlingar är översatta till svenska eller till något av Europarådets officiella språk. Om framställningen inte genast avvisas, bör ärendet föras vidare till åklagarmyndighet för eventuellt ytterligare utredning samt prövning av åtalsfrågan.

För ärendets fortsatta behandling inom polis- och åklagarväsendet samt vid domstolarna bör framställning från utomnordisk stat, jämte övriga handlingar i sådant ärende åtföljas av översättning. Jag anser det

dock inte nödvändigt att kräva översättning uteslutande till svenska. Berörda svenska myndigheter bör i stor utsträckning kunna handlägga ärendena på grundval av en översättning till engelska språket. De delar av handlingarna som skall delges den misstänkte, användas som bevismaterial o. dyl. får sedan här i landet översättas till svenska språket.

Om man från svensk sida kräver översättning till svenska eller engelska språket, kan motsvarande krav ställas från konventionsstat till vilken Sverige gör framställning om lagföring. I sådana fall måste översättningskostnaderna beaktas vid övervägande av frågan huruvida framställning bör göras. Framställning som medför höga översättningskostnader bör givetvis inte göras i fråga om bagatellförseelser.

Jag föreslår sålunda att Sverige i förklaring enligt art. 19.2 förbehåller sig rätt att kräva att framställning från utomnordiskt land om lagföring och därvid fogade handlingar skall åtföljas av översättning till svenska eller engelska språket.

7.1.2 Särskild lagstiftning om trafikbrott som begåtts utomlands

Som jag tidigare har nämnt krävs lagstiftning för att Sverige skall kunna tillträda trafikbrottskonventionen. Ett tillträde till konventionen — med de förbehåll som jag har angett i avsnitt 7.1.1 — kommer att medföra förpliktelse för Sverige att ta emot framställning från utomnordisk konventionsstat om lagföring i Sverige av person med hemvist här i landet för trafikbrott som han har begått i den staten. Konventionen ger samtidigt möjlighet för vederbörande svenska myndigheter att till utomnordisk konventionsstat göra framställning om lagföring i den staten av person med hemvist där för trafikbrott som han har begått här i landet. Såvitt gäller framställningar av sist angivet slag krävs inte någon svensk lagstiftning för att Sverige skall kunna tillträda konventionen. De föreskrifter om förfarandet vid sådana framställningar som kan behövas torde kunna meddelas i administrativ ordning. Däremot föranleder konventionen vissa lagstiftningsåtgärder till uppfyllande av Sveriges förpliktelse att ta emot utländska framställningar.

Konventionens bestämmelser i denna del förutsätter att varje konventionsstats strafflagstiftning har sådant innehåll att lagföring för de trafikbrott som omfattas av konventionen kan ske i den stat där gärningsmannen har sitt hemvist. Svensk domstols behörighet i straffrättsligt hänseende regleras i 2 kap. BrB. Enligt detta kapitel gäller som huvudregel att svensk medborgare eller utlänning med hemvist här i landet kan dömas enligt svensk lag och vid svensk domstol för brott som har begåtts utom Sverige. Även brott begånget utomlands av utlänning som inte har hemvist i Sverige faller i vissa fall under svensk jurisdiktion. Konventionens bestämmelser avser emellertid endast brott begånget av den som har hemvist i den anmodade staten. De svenska behörighetsreglerna är alltså vidsträcktare än konventionen kräver. Jag förutsätter

härvid att begreppet hemvist i konventionen kan anses ha samma innebörd som i 2 kap. BrB. Det finns ingenting i konventionens föreskrifter som talar mot ett sådant antagande.

Ett utomlands begånget trafikbrott av det slag som omfattas av konventionen kan emellertid bestraffas i Sverige av behörig svensk domstol endast under förutsättning att gärningen är straffbar enligt svensk lag. Det är därför nödvändigt att undersöka i vilken utsträckning bestämmelser i svensk lag om straff för sådana gärningar som anges i bilaga I till konventionen är tillämpliga på gärningar begångna utomlands.

Vissa av de gärningar som anges i bilaga I utgör förfaranden som enligt svensk lag är att hänföra till brottsbalksbrott, nämligen vållande till annans död (3 kap. 7 § BrB) och vållande till kroppsskada eller sjukdom (3 kap. 8 § BrB). Ifrågavarande straffbestämmelser i svensk lag torde i enlighet med allmänna grundsatser om allmän svensk strafflagstiftnings tillämplighet i rummet utan vidare vara tillämpliga på gärningar som har begåtts utomlands.

Beträffande vissa brott i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (TL) har rättsläget klarlagts genom några av högsta domstolen (HD) under senare år meddelade domar. Sålunda har HD ansett bestämmelserna om vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning (1 §, 4 § 1 mom. och 5 § TL) vara tillämpliga också på brott som har begåtts utomlands (NJA 1960 s. 430 samt 1961 s. 507 och 596). Rattonykterhetsbestämmelsen i 4 § 2 mom. TL har HD däremot ansett vara avsedd att gälla endast gärningar som har begåtts i Sverige (NJA 1967 s. 409).

I övrigt saknas prejudicerande avgöranden i fråga om trafikförfattningarnas tillämpning utomlands. Man torde dock närmast böra utgå från att svenska straffbestämmelser för trafikbrott i princip endast gäller brott som har förövats i Sverige. Det betyder, att det stora flertalet av de trafikförseelser som räknas upp i konventionens förteckning i bilaga I och som i allmänhet har sin motsvarighet i bestämmelser i TL, vägtrafikförordningen (1951: 649; VTF) eller av Kungl. Maj:t eller av annan myndighet med stöd av VTF meddelade föreskrifter, förordningen (1960: 134) om mopeder samt lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon inte f. n. kan bli föremål för lagföring i Sverige. Såvitt gäller trafikförseelser av detta slag krävs således vid ett svenskt tillträde till konventionen att tillämpningsområdet för den svenska lagstiftningen utvidgas.

I departementspromemorian har i enlighet härmed lagts fram förslag till "Lag om straff för trafikbrott som har begåtts utom riket". Vid utformningen av lagförslaget har utgångspunkten varit att samtliga de trafikbrott som anges i förteckningen i bilaga I till konventionen skall kunna bestraffas här i landet, även när de har begåtts utomlands. De gärningar som närmast är att anse som vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom och som redan nu kan bestraf-

fas i Sverige även när det har begåtts utomlands omfattas emellertid inte av lagförslaget.

Enligt promemorieförslaget skall tillämpningsområdet för TL i dess helhet utvidgas till att omfatta även gärning som har begåtts utom riket (1 §). Vidare föreslås, att bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i VTF eller föreskrift som meddelats med stöd av denna förordning eller överträdelse av föreskrift i mopedförordningen skall tillämpas också i fråga om gärning varigenom någon utom riket har åsidosatt motsvarande föreskrift i gärningslandet (2 §). Beträffande trafikförsäkringslagen, som berörs av konventionen endast i vad avser bestämmelser om framförande av motorfordon för vilket inte finns trafikförsäkring, föreslås att endast sådan föreskrift i lagen som avser förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring får sitt tillämpningsområde utvidgat på detta sätt (2 §). Förslaget innebär sålunda att nu angivna föreskrifter i svensk lag blir tillämpliga också på förseelser som begås utomlands, under förutsättning att gärningsmannen genom förseelsen har åsidosatt en på gärningsorten gällande trafikregel som är identisk med eller kan sägas utgöra en motsvarighet till den aktuella svenska trafikföreskriften. Genom en sådan konstruktion kommer enligt promemorian Sverige att uppfylla kravet i art. 2.2 i konventionen att vid lagföring i hemvistlandet endast de trafikregler får beaktas som gällde på gärningsorten.

Promemorieförslaget i denna del omfattar således i och för sig fler trafikförseelser än som anges i konventionens bilaga I. Å andra sidan kan det tänkas förekomma föreskrifter i utländsk trafikrätt av sådant slag som anges i bilaga I till konventionen men som inte har någon motsvarighet i de författningar som enligt 2 § promemorieförslaget skall gälla också utomlands begångna förseelser. Av konventionen följer att även överträdelser av sådana föreskrifter skall i vissa fall kunna beivras i Sverige. Vid de nordiska överläggningarna förutsattes att i ettvarrt av de nordiska länderna skulle införas bestämmelse av innebörd, att den som, utan att kunna ådömas ansvar enligt inhemsk straffbestämmelse, i annat nordiskt land överträder en där gällande föreskrift av sådant slag som anges i punkterna 4—7 i bilaga I till konventionen skall dömas till ansvar, och att denna bestämmelse skulle göras tillämplig också i fråga om förseelse begången i annan konventionsstat. I enlighet härmed upptar promemorieförslaget *dels* i 3 § föreskrift att den som i Danmark, Finland, Island eller Norge överträder där gällande föreskrift av nyss angivet slag — i lagrummet uppräknas uttömmande de förseelser det är fråga om — utan att kunna ådömas ansvar enligt 1 eller 2 § skall dömas till böter, högst 500 kr, *dels* i 4 § bestämmelse att Kungl. Maj:t efter överenskommelse med annan främmande stat än Danmark, Finland, Island eller Norge kan förordna att 3 § skall äga motsvarande tillämpning i fråga om gärning som begås i den

staten. Förslaget förutsätter att Kungl. Maj:t i samband med Sveriges ratifikation av trafikbrottskonventionen meddelar förordnande enligt 4 § med avseende på utomnordiska konventionsstater.

Vid remissbehandlingen av promemorian har så gott som samtliga remissinstanser godtagit den lagtekniska lösning som föreslås i promemorian. Kritik har dock riktats mot enskildheter i förslaget. Sålunda har de flesta remissinstanser motsatt sig en ordning som innebär att en person kan lagföras här i Sverige för förseelse som var straffri enligt den lag som gällde på gärningsorten. I övrigt har vissa remissinstanser avstyrkt en generell utvidgning av det geografiska tillämpningsområdet för andra trafikförfattningar än TL. Bland andra trafikmålskommittén anser, att utomlands begångna trafikbrott inte bör kriminaliseras i större utsträckning än som behövs för tillträde till konventionen, och varnar för en inflation i straffstadganden. Några remissinstanser ifrågasätter om inte Sverige bör med stöd av art. 25 i konventionen förklara att konventionen för svensk del inte är tillämplig på sådana trafikbrott som kan bedömas som rena bagatellförseelser. Ett par remissinstanser anser, att 2 § TL, som innehåller bestämmelser om straff för vägtrafikant som hindrar eller stör trafiken, inte bör göras generellt tillämplig utomlands. I ett remissyttrande hävdas, att den föreslagna påföljden för överträdelse av 3 § lagförslaget, böter högst 500 kronor, är ett för lindrigt straff för vissa av de förseelser som bestämmelsen omfattar.

I likhet med majoriteten av remissinstanserna biträder jag förslaget i promemorian att av konventionen föranledda bestämmelser tas upp i en särskild lag om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands.

Som förut nämnts måste efter Sveriges tillträde till konventionen vissa bestämmelser i svenska trafikförfattningar kunna tillämpas också på brott begångna i övriga konventionsstater. I första hand är detta fallet med reglerna i TL om vårdslöshet i trafik (1 §), olovlig körning (3 §), rattfylleri och rattonykterhet (4 §) samt s. k. smitning från olycksplats (5 §). I rättspraxis har dessa bestämmelser med undantag av bestämmelsen i 4 § 2 mom. om rattonykterhet ansetts gälla även i fråga om utomlands begångna gärningar. En föreskrift om att sistnämnda bestämmelse äger tillämpning också på förseelser begångna i övriga konventionsstater är således nödvändig. Det synes dock lämpligt att en sådan föreskrift får omfatta samtliga nyss angivna brott. Den bör emellertid då i enlighet med vad som föreslagits i promemorian och i princip godtagits av remissinstanserna få generell giltighet och avse alla utomlands begångna gärningar.

Enligt promemorieförslaget skall den aktuella bestämmelsen avse TL i dess helhet och således omfatta också föreskriften om hinder i trafik i 2 § TL, trots att detta inte påkallas av hänsyn till konventionen. Detta har kritiserats under remissbehandlingen. För egen del kan jag visserligen medge att bestämmelsen närmast har karaktären av ren ordnings-

föreskrift, men jag anser det likväl inte finnas tillräcklig anledning att i detta sammanhang göra undantag för denna bestämmelse i TL och biträder sålunda promemorieförslaget i denna del. — Som har föreslagits i promemorian bör bestämmelsen om TL:s tillämplighet i fråga om utomlands begångna gärningar tas upp i 1 § i den nya lagen.

Vid sidan av de trafikförseelser som i svensk rätt bestraffas med stöd av TL nämns i bilaga I till konventionen vissa förseelser som i Sverige är straffbelagda i VTF, mopedförordningen eller trafikförsäkringslagen.

Vad angår brott mot trafikförsäkringslagstiftningen föreslås i promemorian att den svenska lagens tillämpningsområde utvidgas endast såvitt avser bestämmelsen om förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring. En sådan utvidgning av lagens tillämpningsområde är påkallad av konventionens föreskrifter. I övrigt saknas det enligt min mening anledning att göra trafikförsäkringslagens straffbestämmelser tillämpliga på utomlands begångna förseelser. I likhet med remissinstanserna godtar jag därför promemorieförslaget i denna del.

I fråga om övriga nyss nämnda trafikförfattningar föreslås i promemorian, att samtliga straffbestämmelser i dessa författningar och således inte bara sådana som avser i konventionsbilagan angivna trafikförseelser blir tillämpliga på utomlands begångna gärningar utan att det sker någon begränsning till gärningar i konventionsstaterna. Vissa remissinstanser har invänt, att en generell utvidgning av det geografiska tillämpningsområdet för berörda trafikförfattningar kan befaras leda till att Sverige får mottaga en mängd framställningar om lagföring för trafiköverträdelser av bagatellartad karaktär. Förslaget har också ansetts innebära en alltför långtgående kriminalisering av trafikförseelser.

Dagens livliga internationella samfärdsel kräver en ökad harmonisering av de olika staternas trafikregler. Arbete med sådant syfte pågår också på både nordiskt och ett bredare internationellt plan. På grund av utvecklingen mot en allt livligare landsvägstrafik över gränserna bör trafikbrott inte längre behandlas som förseelser enbart mot nationella ordningsregler. Visserligen bestäms innehållet i trafikregler i stor utsträckning efter förhållandena på den plats där de skall gälla, men regleringen i olika länder har å andra sidan många gemensamma drag. Med hänsyn till den ökade internationella vägtrafiken är det angeläget att de straffbestämmelser som finns i staternas inhemska trafiklagstiftning i större utsträckning än som f. n. är fallet görs tillämpliga också på utomlands begångna handlingar. En sådan åtgärd är ett viktigt led i arbetet på att göra trafiklagstiftningen effektiv. Det förslag som har lagts fram i promemorian syftar till att åstadkomma ökad effektivitet i detta hänseende. Genom att nu förevarande författningars straffbestämmelser görs generellt tillämpliga på utomlands begångna trafikförseelser vinner man också att det inte behöver uppstå någon osäkerhet om vilka bestämmelser i författningarna som har sådan räckvidd. Jag vill

vidare nämna, att den nyligen antagna danska lagstiftning som möjliggör Danmarks tillträde till trafikbrottskonventionen i detta avseende har fått den utformning som för svensk del föreslås i promemorian. Straffbestämmelserna i den danska faerdselsloven har sålunda på motsvarande sätt gjorts generellt tillämpliga på handlingar som begås i utlandet. I Norge torde en motsvarande reglering blir genomförd i en nära framtid.

Med anledning av vissa remissinstansers farhågor för att promemorieförslaget skall leda till en mängd framställningar till Sverige om lagföring för bagatellförseelser vill jag framhålla, att sådana framställningar i praktiken inte torde komma att belasta det svenska rättsväsendet i någon högre grad, eftersom gärningsstatens kostnader för över sättning m. m. i flertalet sådana fall torde komma att bli orimligt höga i förhållande till gärningsstatens intresse av att trafikanten blir lagförd. De beräknade kostnaderna för ett måls överflyttande till hemvistlandet för lagföring torde sålunda komma att tjäna som en naturlig regulator av strömmen av framställningar om åtal för bagatellförseelser. Vidare bör erinras om den möjlighet Kungl. Maj:t och — efter Kungl. Maj:ts bemyndigande — RÅ har att med stöd av 2 kap. 5 § BrB underlåta att meddela åtalsförordnande för utom riket begånget brott, när brottets bagatellartade karaktär gör att åtal inte kan anses påkallat. Allmän åklagare kan också utnyttja reglerna om åtalsunderlåtelse och därigenom medverka till att lagföring här i landet av trafikanter som utomlands gjort sig skyldiga till endast bagatellartade trafikförseelser inte sker i onödigt stor omfattning och framför allt inte kommer till stand när lagföring skulle medföra orimliga utredningskostnader.

Jag kan inte heller dela trafikmålskommitténs uppfattning att promemorieförslaget i denna del innebär en onödig kriminalisering av trafikförseelser. En förutsättning för lagföring för de utomlands begångna förseelser som avses här är att den trafikregel som överträtts har en motsvarighet i svensk trafikstraffrätt. Förslaget innebär således i princip inte att man i svensk rätt utvidgar det straffbara området. Å andra sidan kommer en ändring i svensk lag som innebär en avkriminalisering automatiskt att slå igenom också inom den nya lagens område.

Jag föreslår i enlighet med det anförda, att bestämmelserna om straff för överträdelse av trafikföreskrift i de i det föregående nämnda författningarna — jämte nyss angivna straffbestämmelse i trafikförsäkringslagen — i princip görs tillämpliga även i fråga om gärning som har begåtts utomlands utan att det sker någon begränsning till gärningar i konventionsstat. En bestämmelse i ämnet bör såsom har föreslagits i promemorian tas upp i 2 § i den nya lagen.

Som jag tidigare har nämnt kräver trafikbrottskonventionen, att konventionsstat vid lagföring för sådan förseelse som nämns i punkterna 4—7 i bilaga I till konventionen skall beakta de materiella trafikregler

som gäller på gärningsorten. Det är också tydligt att när det gäller trafikförseelser av detta slag liksom över huvud taget förseelser mot bestämmelserna i nyss angivna svenska trafikförfattningar det inte kan komma i fråga att bestraffa en utomlands begången förseelse annat än i fall då denna innefattar överträdelse av en motsvarande föreskrift i lagen på gärningsorten. I 2 § promemorieförslaget har i enlighet härmed angetts att de ifrågavarande svenska straffbestämmelserna skall tillämpas endast i fråga om sådan utomlands begången gärning varigenom en motsvarande trafikföreskrift i gärningslandet har åsidosatts. Förslaget har i denna del inte rönt några erinringar under remissbehandlingen och även jag biträder förslaget. I specialmotiveringen återkommer jag till frågan om den närmare innebörden av uttrycket "motsvarande föreskrift".

Jag har tidigare nämnt att det i promemorieförslaget finns särskilda straffbestämmelser för överträdelse av utländsk trafikföreskrift, som inte har någon motsvarighet i svensk lag. De föreslagna bestämmelserna är föranledda dels av önskemålet att få till stånd gemensam nordisk lagstiftning om lagföring av trafikförseelser inom Norden, dels av konventionens krav att överträdelse av föreskrift angående sådana förhållanden som anges i punkterna 4—7 i konventionens bilaga 1 skall kunna bestraffas i hemviststaten även om det i denna stats lag inte finns någon motsvarande föreskrift.

Förslaget i denna del har inte mött andra invändningar under remissbehandlingen än att det föreslagna maximistrafket, böter högst 500 kronor, av en remissinstans har ansetts vara för lågt i fråga om vissa av de förseelser som bestämmelsen omfattar.

Bestämmelsen i 2 § promemorieförslaget kommer att gälla endast fall då den utländska trafikregel som har överträtts har sin motsvarighet i en svensk trafikföreskrift. Europarådets medlemsstater har visserligen i stor utsträckning samma eller likartade trafikregler, men inom de områden som berörs i punkterna 4—7 i konventionens bilaga I finns bestämmelser i andra medlemsstaters trafiklagstiftning som inte har någon motsvarighet i svensk rätt. För att Sverige skall kunna uppfylla konventionens krav att hemviststaten skall ha möjlighet att lagföra en trafikant också när denne i annan konventionsstat har överträtt en trafikregel som inte har någon motsvarighet i hemviststaten bör 2 § promemorieförslaget, som också har föreslagits i promemorian, kompletteras med föreskrifter om straff i viss fall för överträdelse av sådan utländsk trafikföreskrift som saknar motsvarighet bland de svenska trafikreglerna.

Som framhållits i promemorian behöver dessa straffbestämmelser inte omfatta körning utan giltigt körkort (punkten 7 i konventionsbilagan), eftersom 3 § TL, som innehåller straffbestämmelsen om olovlig körning, enligt 1 § i den nya lagen kommer att bli generellt tillämplig

på gärning som begåtts utomlands. 3 § TL i sin tur hänvisar indirekt till andra rättsregler beträffande frågan vilka fordon som är körkortspliktiga och vilka personer som är behöriga att framföra sådana fordon. 1 § nya lagen innebär följaktligen att det för straffbarhet i fråga om utomlands begången olovlig körning inte krävs annat än att gärningen står i strid med de körkortsregler som gällde på gärningsorten. Härigenom får konventionens krav på att hemviststaten även vid lagföring för olovlig körning skall beakta "trafikreglerna" på gärningsorten anses uppfyllda.

Jag godtar promemorieförslaget att nu berörda straffbestämmelser skall vara omedelbart tillämpliga på gärningar som begås i annat nordiskt land och att det i övrigt skall ankomma på Kungl. Maj:t att i enlighet med avtal med främmande stat förordna att bestämmelsen skall tillämpas också i förhållande till den staten. En grundläggande bestämmelse för internordiska förhållanden bör tas upp i en särskild paragraf (3 §) och en fullmaktsbestämmelse av angivet slag i en efterföljande paragraf (4 §).

Av den föreslagna lagens konstruktion följer, att den nu berörda bestämmelsen i 3 § blir subsidiär i förhållande till 1 och 2 §§. Tillämpningsområdet för 3 § torde därför bli begränsat till specialregler för mera bagatellartade förseelser. Under dessa förhållanden kan jag inte dela uppfattningen att det föreslagna maximistrafket, böter högst 500 kronor, är för lågt. Med en sådan straffskala torde man å andra sidan inte behöva befara att i något fall strängare straff kommer att utdömas än som skolat följa på gärningen, om lagföring hade skett i gärningslandet eller om ansvar hade ådömts enligt 2 § i den nya lagen. Också i fråga om straffskalan biträder jag därför promemorieförslaget.

Svensk rätt intar den principiella ståndpunkten att svenska straffbestämmelser skall tillämpas i fråga om utomlands begången gärning oberoende av om denna var straffbar enligt den lag som gällde på gärningsorten. Det uppställs m. a. o. inte något allmänt krav på s. k. dubbel straffbarhet. Trafikbrottskonventionen innehåller visserligen en bestämmelse om dubbel straffbarhet (art. 2.1), men denna innebär endast att konventionsstat inte får göra framställning om lagföring med stöd av konventionen i fall då gärningen inte är straffbar både i det egna landet och i hemviststaten. Bestämmelsen utgör sålunda inte något hinder för domstol i konventionsstat att döma till ansvar för utomlands begånget trafikbrott, när dubbel straffbarhet inte föreligger.

I promemorian har övervägts, om det för utomlands begångna trafikbrott bör i den svenska lagen föreskrivas att ansvar får ådömas här i landet endast om gärningen var straffbar också enligt lag som gällde på gärningsorten. Därvid har anförts, att en bestämmelse av sådant slag skulle utgöra en nyhet i svensk rätt och skulle innebära ett principiellt ställningstagande på ett snävt avgränsat område till ett problem som

har betydligt större räckvidd. Stötande konsekvenser av att krav på dubbel straffbarhet inte uppställs i fråga om trafiklagstiftningen skulle enligt promemorian kunna förhindras genom den särskilda åtalsprövning som i regel skall ske enligt 2 kap. 5 § BrB vid utomlands begångna brott. Övervägandena utmynnar i uppfattningen att man inte nu bör göra en särreglering på trafikstraffrättens område av frågan om dubbel straffbarhet. Promemorieförslaget innebär i enlighet härmed, att svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige kan dömas till ansvar för utomlands begången överträdelse av sådan trafikföreskrift som anges i lagförslaget, även när överträdelsen inte var straffbelagd enligt lagen i gärningslandet. Förslaget får betydelse i fråga om sådana av den nya lagen omfattade brott som enligt hittills gällande grundsatser inte ansetts över huvud taget vara omfattade av svensk strafflagstiftning när de begås utomlands. Av särskild betydelse är frågan om dubbel straffbarhet vid rattonykterhet, eftersom motsvarighet till detta brott saknas i åtskilliga främmande länder.

Förslaget i promemorian att i viss del utvidga den svenska trafikstraffrätten att gälla även brott som begås utomlands utan att samtidigt ställa upp krav på dubbel straffbarhet har starkt kritiserats av de flesta remissinstanserna. Det har därvid framhållits bl. a. att allmänheten skulle få särskilt svårt att förstå att de svenska reglerna om rattonykterhet skulle gälla även i fall då förfarandet var straffritt på gärningsorten. Man har inte ansett, att särskild åtalsprövning enligt 2 kap. 5 § BrB kan ersätta en regel om krav på dubbel straffbarhet. Ett par remissinstanser anser att en regel om dubbel straffbarhet är särskilt angelägen även när det gäller smitning från trafikolycksplats.

För egen del anser jag i och för sig att starka skäl talar för att frågan om dubbel straffbarhet i dess helhet tas upp till en förutsättningslös prövning med sikte på en reglering av spörsmålet inte bara för trafikstraffrättens del utan inom straffrätten över huvud taget. Så kan emellertid av naturliga skäl inte ske i detta sammanhang. Frågan kan däremot komma att aktualiseras i samband med övervägandena rörande Sveriges tillträde till 1970 års konvention om brottmålsdoms internationella rättsverkningar. Ett ställningstagande till problemet i hela dess vidd förutsätter ett föregående utredningsarbete. Resultatet av ett sådant arbete bör inte onödigtvis föregripas, och från den synpunkten kan man hysa tvekan om lämpligheten av att nu genomföra en specialreglering på det begränsade område som trafikstraffrätten utgör.

Från sakliga synpunkter måste dock den kritik som har framförts mot promemorians förslag i denna del anses tungt vägande. Förslaget kan få ogynnsamma konsekvenser i vissa fall. Särskilt när det gäller rattonykterhetsbrottet inger det betänkligheter att undantagslöst tillämpa TL:s straffbestämmelser också i fall då lagen på gärningsorten över huvud taget inte straffbelägger detta slags förseelser. I denna del inne-

bär förslaget dessutom en avvikelse från HD:s ståndpunkt i det tidigare anmärkta rättsfallet NJA 1967 s. 409. Trafikbrotten har över huvud taget en speciell karaktär och har typiskt sett särskilt stark anknytning till den ort där de begås. Jag kan under dessa förhållanden inte finna att det möter några större betänkligheter eller innebär något äventyrligt föregripande av framtida ställningstaganden att i förevarande lag införa en generell bestämmelse om krav på dubbel straffbarhet när det gäller lagföring här i landet för sådana gärningar som omfattas av lagen. Jag förordar därför att en sådan bestämmelse tas upp i en särskild paragraf i den nya lagen (5 §).

7.1.3 Övriga lagstiftningsfrågor med anledning av trafikbrottskonventionen

Den med anledning av ett svenskt tillträde till konventionen här föreslagna nya lagen om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands aktualiserar frågan om behovet av *följdändringar i annan lagstiftning*.

I 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen (1951: 743) finns föreskrifter om skyldighet för bl. a. domstol att sända underrättelse till körkortsregistret, när körkortsinnehavare fällt till ansvar för vissa förseelser. I promemorian föreslås att dom, varigenom trafikant enligt 3 § den föreslagna lagen har dömts för överträdelse av utländsk trafikföreskrift, vilken saknar motsvarighet här i landet, inte skall rapporteras till körkortsregistret men att uppgift till registret skall lämnas i vanlig ordning om dom, varigenom någon med stöd av 1 eller 2 § i den föreslagna lagen har bestraffats här i landet för trafikbrott utomlands. En remissinstans anser att underrättelseplikt bör föreligga också när körkortsinnehavare har dömts enligt 3 § i den föreslagna lagen.

För egen del ansluter jag mig till promemorians förslag att skyldigheten att sända underrättelse till körkortsregister inte skall föreligga i fråga om ådömt straff för brott mot 3 § den nya lagen. Nu angivna begränsning i underrättelseskyldigheten föranleder ändring i 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen. Frågan om denna ändring torde senare komma att anmälas av chefen för kommunikationsdepartementet. Utöver vad nu sagts synes den nya lagen inte föranleda några *följdändringar i annan lagstiftning*.

Ett svenskt tillträde till trafikbrottskonventionen ger emellertid anledning att undersöka behovet av *ändringar i processlagstiftningen*.

Konventionen medför förpliktelse för hemviststaten att ta emot och granska varje framställning om lagföring. Därefter står emellertid hemviststaten fri att vidta de åtgärder som föreskrivs i den inhemska lagstiftningen (art. 4). Framställning om lagföring behöver således inte nödvändigtvis leda till åtal, utan hemviststatens myndigheter kan t. ex.

lägga ner förundersökningen eller besluta att inte väcka åtal. Konventionen föranleder följaktligen i denna del inte några lagändringar.

Konventionen drar upp vissa gränser för gärningsstatens befogenheter, när framställning om lagföring har skett. Gärningsstaten får då inte längre vidta åtgärder för lagföring av gärningsmannen. Denna rätt återfås, om hemviststaten meddelar att den inte har vidtagit någon åtgärd med anledning av framställningen. Gärningsstaten får också tillbaka rätten, om framställningen återkallas på grund av senare inträffade omständigheter och återkallelsen sker innan förhandling i målet har inletts i första instans i hemviststaten (art. 5).

Enligt 20 kap. 6 § RB är åklagare i princip skyldig att åtala för brott, som hör under allmänt åtal. Fastän frågan inte har reglerats i lag förekommer det emellertid redan nu att åtal för brott som har begåtts i Sverige och har föranlett förundersökning här "överförs" till och väcks i främmande stat där gärningsmannen har sitt hemvist. I fall då så sker, torde få anses att åtalsplikten enligt svensk rätt är uppfylld.

I 45 kap. 1 § tredje stycket RB föreskrivs, att nytt åtal inte får väckas mot den tilltalade för gärning, för vilken han redan står under åtal. Bestämmelsen är formellt tillämplig endast då åtal har väckts vid svensk domstol. I departementspromemorian uttalas, att svenska åklagare i enlighet med grunderna för denna bestämmelse i praktiken torde anse sig förhindrade att väcka åtal här i landet, när åtal för samma gärning har väckts i annat land efter svensk åklagares begäran om lagföring där. Enligt promemorian torde det därför inte krävas någon lagstiftningsåtgärd med anledning av innehållet i art. 5 i konventionen. Några remissinstanser anser dock, att åklagarens befogenheter att väcka åtal i sådant fall bör regleras genom en uttrycklig bestämmelse i RB.

Enligt min mening saknas det anledning att lagstifta i denna fråga. Den praxis som har utbildats på grundval av våra nuvarande regler är väl förenlig med konventionsförpliktelserna enligt art. 5. RÅ har tidigare meddelat särskilda anvisningar för förfarandet vid begäran om lagföring i annat land (cirkulär C 34). Dessa blir tillämpliga också på framställningar som grundas på förevarande konvention. I den mån det behövs ytterligare bestämmelser eller anvisningar kan dessa meddelas i samma ordning. Det kan tilläggas att frågan om åklagares åtalsplikt utreds av åtalsrättskommittén (Ju 1971: 55), som enligt sina direktiv också har att uppmärksamma att åtal i viss utsträckning bör kunna underlåtas på grund av internationella överenskommelser.

I art. 7 föreskrivs att handlingar, som har upprättats i gärningsstaten resp. hemviststaten, skall ha samma rättsliga verkan i den andra staten som om de hade upprättats av den statens myndigheter. Med handling avses förundersökningsprotokoll och liknande. Artikeln synes inte böra föranleda någon lagstiftningsåtgärd från svensk sida.

Art. 14 i konventionen innehåller bestämmelser om vilka handlingar som bör vara fogade vid framställning om lagföring och verkställighet. Sålunda skall vid framställning om lagföring fogas bl. a. förhørsprotokoll, utdrag av brottsregister, skisser och fotografier samt avskrift av de lagbestämmelser som är tillämpliga på fallet i gärningslandet jämte tillämpliga preskriptionsbestämmelser. Hemviststaten kan begära kompletterande upplysningar (art. 16).

Förfarandet för överförande av trafikmål från ett nordiskt land till ett annat är reglerat i det samarbetsavtal om lagföring i annat nordiskt land som har ingåtts mellan de högsta åklagarmyndigheterna i de nordiska länderna (RÅ:s cirkulär C 65). Avtalets bestämmelser gäller alla slags brott och blir sålunda automatiskt tillämpliga på sådant överförande av trafikmål som grundas på den enhetliga nordiska lagstiftningen. Bestämmelser i sådana frågor som nämns i art. 14 och 16 torde för övriga trafikmål kunna meddelas i administrativ ordning.

Framställning om lagföring eller verkställighet skall enligt art. 15 sändas resp. mottagas av konventionsstaternas justitiedepartement. Övriga meddelanden skall utväxlas på samma sätt eller direkt mellan vederbörande myndigheter i konventionsstaterna. Det är tillåtet för konventionsstat att avvika från dessa regler. Avvikelse skall anmälas till generalsekreteraren.

Skriftväxling mellan myndigheter i de nordiska länderna bör liksom tidigare ske direkt mellan myndigheterna. Framställningar till eller från utomnordiska stater bör för svensk del i enlighet med tidigare praxis förmedlas på diplomatisk väg. Denna avvikelse från huvudregeln i art. 15 bör anmälas till Europarådets generalsekreterare enligt art. 15.4. Den fortsatta skriftväxlingen med utomnordiska länder bör ske direkt mellan vederbörande åklagarmyndigheter. Detta gäller även underrättelse från hemviststaten om åtgärder som har vidtagits med anledning av framställning (art. 18).

Inte heller art. 17, som reglerar rättshjälp i samband med trafikbrottskonventionens tillämpning, föranleder någon lagstiftning.

Konventionen innehåller också särskilda bestämmelser om rättegångskostnader (art. 22 och 23). Dessa bestämmelser bygger på principen att varje konventionsstat skall ta ut kostnaden för förfarandet i sin stat enligt egna regler. Rättegångskostnaden skall sedan stanna på den stat i vilken den har uppkommit. Dessa regler stämmer överens med gällande svensk rätt och påkallar alltså inte några lagstiftningsåtgärder.

7.1.4 Särskild åtalsprövning vid brott som begåtts utomlands

Åtal för brott som har förövats utom Sverige får i princip väckas endast efter förordnande av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t har bemyndigat att meddela sådant förordnande. I vissa fall fordras dock

inte åtalsförordnande. Det gäller i fråga om brott som har förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg, vidare brott som har begåtts av krigsman på område där avdelning av krigsmakten befann sig och brott som har förövats av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse (2 kap. 5 § andra stycket BrB). Med stöd av 2 kap. 5 § BrB har RÅ genom brev den 18 december 1964 bemyndigats bl. a. att förordna om åtal för brott som har förövats i Danmark, Finland, Island eller Norge eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan dessa länder.

I skrivelse den 29 oktober 1968 har RÅ hos Kungl. Maj:t hemställt om sådan lagändring att åtal för brott som har förövats i annat nordiskt land eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan nordiska länder får väckas utan särskilt förordnande. Förslaget avser brott över huvud taget och är inte begränsat att gälla endast trafikbrott. RÅ:s framställning har behandlats i den förut nämnda departementspromemorian. I denna läggs fram förslag till lag om ändring av 2 kap. 5 § BrB, grundat på RÅ:s framställning.

Promemorieförslaget har i allmänhet tillstyrkts av remissinstanserna, i vissa fall dock under förutsättning att krav på dubbel straffbarhet införs. En av remissinstanserna anser att sådant krav i varje fall bör införas beträffande trafikbrott.

Av RÅ:s skrivelse framgår, att framställningar om åtalsförordnande för brott som har begåtts i annat nordiskt land regelmässigt bifalls av honom. Åtalsprövningen torde i förevarande fall i praktiken inte fylla något ändamål, givetvis beroende på att strafflagstiftning och rättstillämpning i så stor utsträckning är enhetliga inom Norden. Vissa olikheter finns dock fortfarande, bl. a. inom trafikstraffrätten. I det föregående har jag föreslagit en regel om krav på dubbel straffbarhet för beivrande här i landet av trafikbrott som har begåtts utomlands. Genom en sådan regel minskas behovet av särskild åtalsprövning ytterligare, samtidigt som de önskemål som vissa remissinstanser har framfört om generellt krav på dubbel straffbarhet blir tillgodosedda på ett i sammanhanget mycket betydelsefullt område. Jag vill också erinra om vad jag i det föregående (avsnitt 7.1.2) har uttalat om behovet att i en nära framtid göra en översyn av bestämmelserna om svensk domstols behörighet i brottmål med avseende på frågan i vad mån krav på dubbel straffbarhet bör uppställas.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden föreslår jag, att från kravet på särskild åtalsprövning för brott som har begåtts utomlands görs undantag för brott som har förövats i nordiskt land och i viss omfattning brott som har förövats ombord på transportmedel i trafik mellan nordiska länder.

I promemorieförslaget har undantagsregeln angetts omfatta brott

som har förövats i Danmark, Finland, Island eller Norge eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan dessa länder. Som hovrätten för Västra Sverige har framhållit bör bestämmelsen avse även brott som har förövats på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan Sverige och något av de andra nordiska länderna eller i sådan trafik mellan delar av en och samma nordiska stat, även när brottet förövats under det fartyget eller luftfartyget befann sig på internationellt område. Undantagsregeln bör införas i 2 kap. 5 § andra stycket BrB, som i samband därmed bör undergå en redaktionell omarbetning.

7.1.5 Preskription

Regler om preskription av åtal och av ådömd påföljd finns i 35 kap. BrB. Reglerna, som har i huvudsak samma innehåll som motsvarande bestämmelser i 1864 års strafflag, bygger på principen att samhället inte bör ingripa mot brott eller låta verkställa påföljd lång tid efter det att brottet begicks eller lagföring skedde.

Det nordiska samarbetet rörande verkställighet av straff har aktualiserat frågan om enhetliga straffrättsliga preskriptionsregler i de nordiska länderna. Nordiska straffrättskommittén tog upp frågan till behandling år 1964 och lade i ett betänkande av år 1966 (NU 1967: 15) fram resultatet av sina överväganden rörande möjligheterna att nå större nordisk rättslikhet på området. Kommittén behandlade frågor om preskriptionstider vid åtalspreskription, preskription vid flerfaldig brottslighet, preskriptionstidens början, preskriptionsavbrott, preskription av enskilt åtal samt preskription av ådömt straff och vid konfiskation. Man har inom kommittén enats om att föreslå i allt väsentligt likformiga regler. Beträffande den närmare innebörden av kommitténs förslag hänvisar jag till redogörelsen i avsnitt 4.2.

Kommittéförslaget har redan lett till ändrade preskriptionsregler i Danmark. Den nya danska lagstiftningen, som genomfördes år 1967, stämmer i huvudsak överens med vad kommittén har föreslagit. I Finland och Norge har förslag till ändrad lagstiftning på detta område utarbetats. Dessa förslag ansluter sig helt till kommitténs rekommendationer.

Nordiska straffrättskommitténs betänkande om preskription har i Sverige behandlats i den förut nämnda departementspromemorian. I promemorian föreslås, att regeln i 35 kap. 5 § BrB om framskjuten utgångspunkt för preskriptionstiden vid upprepad grövre brottslighet upphävs. Vidare föreslås att de i 35 kap. 8 § BrB föreskrivna preskriptionstiderna för ådömt fängelsestraff förkortas.

De straffrättsliga preskriptionsreglerna har hos oss behandlats även i annat sammanhang. I trafikmålskommitténs betänkande "Förundersökning" (SOU 1967: 59), som främst behandlade reglerna om förundersökning i brottmål, lade kommittén också fram förslag till ändrade

bestämmelser om absolut preskriptionstid vid bötesbrott. Förslaget innebär i huvudsak att den absoluta preskriptionstiden vid sådana brott genom ändring i 35 kap. 6 § BrB förkortas från 15 till 5 år.

Den särskilda regeln i 35 kap. 5 § BrB om förlängning av preskriptionstiden vid grövre brottslighet är tillämplig, när någon har begått brott varpå kan följa fängelse i mer än två år. Begår gärningsmannen nytt sådant brott inom preskriptionstiden för det första brottet, räknas preskriptionstiden för det gamla brottet från tidpunkten för det senare brottet. Samma regel tillämpas om den brottslige begår ytterligare brott varpå fängelse över två år kan följa. På detta sätt kan tiden för åtalpreskription förlängas intill den absoluta preskriptionstiden, som för brott av här förevarande slag är trettio år, räknat från den dag brottet begicks.

I departementspromemorian föreslås som nämnts att bestämmelsen i 35 kap. 5 § BrB upphävs. Praktiskt taget samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget. De få remissinstanser som har ställt sig tveksamma till eller avstyrkt förslaget åberopar att bestämmelsen i några fall har visat sig ha praktisk betydelse.

Vid brottsbalkens tillkomst överfördes de preskriptionsregler som fanns i strafflagen i stort sett oförändrade till brottsbalken. Man gjorde endast sådana ändringar som var nödvändiga till följd av att enhetligt frihetsstraff infördes. Det övervägdes dock under förarbetena till balken huruvida bestämmelsen i 4 kap. 14 § strafflagen (numera 35 kap. 5 § BrB) om förlängning av preskriptionstiden vid återfall borde ändras. Min företrädare uttalade därvid (prop. 1962: 10 C s. 418), att det visserligen inte fanns något mera framträdande behov av en sådan bestämmelse men att det dock inte fanns tillräckliga skäl att låta bestämmelsen utgå.

För egen del anser jag i likhet med nordiska straffrättskommittén och majoriteten av remissinstanserna att tiden nu är mogen att upphäva 35 kap. 5 § BrB. Bestämmelsen kan knappast anses ha någon betydelse för brottsbekämpningen annat än i mycket speciella fall. En motsvarande regel saknas i övriga nordiska länders lagstiftning. Intresset av att få enhetliga preskriptionsregler i Norden talar sålunda för att bestämmelsen utgår ur brottsbalken. Jag föreslår i enlighet härmed att 35 kap. 5 § BrB upphävs.

Bestämmelsen om absolut preskriptionstid i 35 kap. 6 § BrB anger de yttersta gränserna för domstols möjligheter att ådöma påföljd. Om det inte kan följa fängelse över två år på brottet, får påföljd inte ådömas efter det att femton år har förflutit från brottet. I övriga fall, alltså vid grövre brott, är motsvarande tidrymd trettio år. För klarhetens skull bör erinras om att domstol inte får ådöma påföljd för brott, om den misstänkte inte har häktats eller delgivits stämning för brottet inom tid som anges i 35 kap. 1 § BrB. Har preskrip-

tionstiden avbrutits genom häktning eller delgivning av stämning, får reglerna i 35 kap. 6 § BrB betydelse. Reglerna kan bli tillämpliga också när tiden för åtalspreskription har förlängts enligt 35 kap. 5 § BrB.

I den danska lagstiftningen finns f. n. inte någon motsvarighet till bestämmelsen i 35 kap. 6 § BrB. Inte heller finns något sådant stadgande i nu föreliggande förslag till ändring av de norska preskriptionsreglerna. Anledningen härtill är att preskriptionstiden enligt den danska lagen och det norska förslaget börjar löpa på nytt vid uppehåll i rättegången. I det förslag till ändrade preskriptionsregler som har utarbetats i Finland finns däremot en regel som motsvarar vår nuvarande bestämmelse.

Trafikmålskommittén föreslår, att en kortare absolut preskriptionstid införs för brott varpå inte kan följa svårare straff än böter. Undantag görs dock för brott för vilka påföljden är normerade böter. Enligt kommittén bör den absoluta preskriptionstiden för övriga bötesbrott vara fem år. Förslaget har mottagits positivt av remissinstanserna. Rikspolisstyrelsen och domareföreningen går längre än kommittén och förordar att den absoluta preskriptionstiden för bötesbrott bestäms till tre år.

Jag delar kommitténs och remissinstansernas uppfattning att den nu gällande femtonåriga preskriptionstiden är väl lång för bötesbrott. Det ligger knappast i samhällets intresse att kunna beivra bagatellartade brott under så lång tid. Den nuvarande regeln torde inte ha någon betydelse som brottsavhållande faktor. Den skapar däremot vissa praktiska problem för domstolarna. Om den tilltalade efter delgivning av stämning inte kan anträffas, kan domstolen visserligen i hithörande fall enligt 46 kap. 15 § RB under vissa omständigheter avgöra målet i den tilltalades utvaro. Om emellertid den tilltalades närvaro bedöms som nödvändig, förblir målet anhängigt vid domstolen utan att kunna avgöras, så länge den tilltalade inte kan anträffas för delgivning av kallelse. Domstolen kan inte slutbehandla målet, förrän den absoluta preskriptionstiden har löpt ut. Det kan sålunda bli nödvändigt att under åtskilliga år vid upprepade tillfällen vidta åtgärder för att få till stånd förhandling i målet. Även om antalet bötesmål som blir liggande på detta sätt inte torde vara stort, bör en sådan ordning undvikas.

I frågan hur lång den absoluta preskriptionstiden bör vara vid bötesbrott finner jag kommitténs förslag om en femårig preskriptionstid vara väl avvägt, och jag biträder därför förslaget.

Kommittén har undantagit brott för vilka påföljden är s. k. normerade böter från sitt ändringsförslag. Sådana böter förekommer f. n. huvudsakligen som påföljd vid brott mot skattestrafflagen (1943: 313). Kommittén har inte ansett det lämpligt att förkorta den absoluta preskriptionstiden för sådana brott.

Sedan kommittén avlämnade sitt förslag, har riksdagen bifallit ett

av Kungl. Maj:t framlagt förslag till en reform rörande påföljdssystemet i fråga om överträdelse av skatte- och avgiftsförfattningar (prop. 1971: 10, SkU 1971: 16, rskr 1971: 72). Reformen innebär bl. a. att den nuvarande skattestrafflagen ersätts av en skattebrottslag. För brott som avses i den nya lagen skall böter ådömas i form av dagsböter och inte som f. n. i form av normerade böter. I skattebrottslagen finns en särskild regel om åtalspreskription. Regeln innebär — i överensstämmelse med vad som gäller enligt skattestrafflagen — att åtalspreskription vid brott enligt skattebrottslagen inte i något fall inträder tidigare än fem år efter det brottet begicks. Skattebrottslagen skall träda i kraft den 1 januari 1972.

Med hänsyn till vad sålunda gäller och framdeles kommer att gälla om åtalspreskription vid brott som avses i skattestrafflagen resp. skattebrottslagen är det uppenbart att en förkortning av den absoluta preskriptionstiden i bötesmål till fem år inte kan avse sådana brott. För dessa brott bör sålunda de nuvarande absoluta preskriptionstiderna gälla även i fortsättningen. Från en bestämmelse om en absolut tid för åtalspreskription om fem år bör också undantas de s. k. självständiga ämbetsbrotten i 20 kap. 1—4 §§ BrB. Också för dessa brott gäller nämligen att minsta tid för åtalspreskription är fem år (35 kap. 2 § BrB).

Jag föreslår i enlighet med det anförda att den absoluta preskriptionstiden för brott varpå inte kan följa svårare straff än böter bestäms till fem år. Som villkor för att denna kortare preskriptionstid skall vara tillämplig bör gälla att åtal för brottet preskriberas enligt huvudregeln i 35 kap. 1 § 1 BrB, dvs. efter två år från det brottet begicks. Härigenom kommer de tidigare nämnda brotten mot skatte- och avgiftsförfattningar samt de självständiga ämbetsbrotten att lämnas utanför den nya preskriptionsbestämmelsens tillämpningsområde. 35 kap. 6 § BrB bör ändras i enlighet med vad jag nu har föreslagit. Med bötesstraff likställs i detta sammanhang disciplinstraff, vilket dock inte behöver anges i lagtexten.

35 kap. 8 § BrB innehåller regler om preskriptionstid för ådömt fängelse. Preskriptionstiden är fem år, om fängelse på kortare tid än sex månader har ådömts, och tio år, om fängelse i sex månader eller längre tid men inte över två år har ådömts. Har fängelse på längre tid än två år men inte över åtta år ådömts, preskriberas straffet efter femton år. Om domen innefattar fängelse på viss tid över åtta år, är preskriptionstiden tjugo år. Livstidsstraff slutligen preskriberas efter trettio år. Preskriptionstiden räknas i samtliga fall från den dag domen vann laga kraft. Preskriptionstiden bryts genom att straffet börjar verkställas.

I enlighet med nordiska straffrättskommitténs rekommendationer föreslås i departementspromemorian, att bestämmelsen om preskription

av ådömt fängelsestraff ändras så, att femårsregeln kommer att gälla när fängelse högst ett år har ådömts, tioårsregeln när straffet är längre än ett år men inte över fyra år och femtonårsregeln när fängelse på längre tid än fyra år men inte över åtta år har ådömts. Förslaget har tillstyrkts av praktiskt taget samtliga remissinstanser. Kriminalvårdsstyrelsen bekräftar i sitt yttrande, att det numera sällan förekommer att ådömt fängelsestraff preskriberas, och framhåller att tillkomsten av nordiska verkställighetslagen har bidragit till denna utveckling. Styrelsens uttalande bestyrks av det vid styrelsens yttrande fogade statistiska material som jag har redogjort för i avsnitt 6.3.

Reglerna om preskription av ådömt fängelsestraff har uppenbarligen ingen nämnvärd praktisk betydelse. Det synes emellertid lämpligt att dessa regler i möjligaste mån är enhetliga i Norden. Jag föreslår därför, att bestämmelserna i 35 kap. 8 § BrB ändras på det sätt som har föreslagits i departementspromemorian.

Vid remissbehandlingen av departementspromemorian har några remissinstanser ansett det vara angeläget, att de nordiska länderna närmar sig varandra ytterligare när det gäller straffrättsliga preskriptionsregler. Remissinstanserna har därvid bl. a. pekat på reglerna om preskriptionsavbrott och om tidsfrister för enskilt åtal.

Nordiska straffrättskommitténs överväganden angående den nordiska lagstiftningen om preskription omfattade också andra frågor än dem som har behandlats i det föregående. Bl. a. diskuterades de regler som har berörts av de nyssnämnda remissinstanserna. Någon enighet kunde emellertid inte nås i dessa frågor. Jag är därför inte beredd att nu lägga fram något förslag till ändrad lagstiftning i dessa hänseenden men avser att i annat sammanhang undersöka förutsättningarna för att uppnå ökad nordisk rättslikhet i dessa frågor.

7.1.6 *Ikraftträdande*

Den nya lagen om straff för trafikbrott som begåtts utomlands bör med hänsyn särskilt till innehållet i 3 § i princip träda i kraft samtidigt som motsvarande lagstiftning träder i kraft i de övriga nordiska länderna. I Danmark, Norge och Sverige torde ikraftträdandet kunna ske under senare hälften av innevarande år, men den närmare tidpunkten kan bestämmas först efter överläggningar med företrädare för dessa länder. Som förut nämnts är det f. n. i viss mån ovisst om och när motsvarande reglering genomförs i Finland och Island. Det torde dock inte möta hinder att den nya lagen träder i kraft i sin helhet även i förhållande till dessa länder redan vid den tidpunkt, då den sätts i tillämpning i de övriga nordiska länderna. Med hänsyn till intresset av att lagstiftningen genomförs samtidigt i Danmark, Norge och Sverige bör det överlämnas åt Kungl. Maj:t att förordna om lagens

ikraftträdande. Detsamma gäller av motsvarande skäl i fråga om den föreslagna ändringen i 2 kap. 5 § BrB.

De föreslagna ändringarna i 35 kap. BrB hör inte samman med förslaget till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands. Dessa ändringar bör träda i kraft den 1 januari 1972.

Lagrådet

Lagrådet lämnade lagförslagen utan erinran.

Utskottet

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får därför hemställa

att riksdagen

A. antager de vid propositionen fogade förslagen till

- 1) lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,
- 2) lag om ändring i brottsbalken;

B. godkänner den i Strasbourg den 30 november 1964 avslutade europeiska konventionen om straff för vägtrafikbrott med förbehåll mot art. 6 och del III samt med förklaring enligt artiklarna 15.4, 19.2 och 27.2.

Stockholm den 30 november 1971

På justitieutskottets vägnar

ASTRID KRISTENSSON

Närvarande: fru Kristensson (m), fröken Bergegren (s), fröken Mattson (s), herrar Ernulf (fp), Larfors (s), Johansson i Växjö (c), Jönsson i Malmö (s), Westberg i Ljusdal (fp), Nygren (s), fru Hjelm-Wallén (s), herr Polstam (c), fru Nordlander (vpk), herrar Alf Pettersson i Malmö (s) och Stjernström (c).