

Regeringens proposition

1975/76: 155

om vissa körkortsfrågor;

beslutad den 18 mars 1976.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för den åtgärd som föredraganden har hemställt om.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas olika frågor angående körkort, såsom lämplighetskraven beträffande körkortshavare, förutsättningarna och formerna för körkortsingripande samt åtgärder i fråga om den som har nordiskt körkort.

När det gäller lämplighetskraven föreslås en mera individualiserad och nyanserad bedömning än den nuvarande. Nykterhetskravets betydelse inskräps, men en bedömning med utgångspunkt i den personliga helhetsbilden skall ske. Nuvarande presumtionsregel om att den som har gjort sig skyldig till enstaka fylleri är olämplig som förare föreslås upphävd. I fråga om allmän brottslighet avses i första hand den mera allvarliga kriminaliteten få betydelse. Även här skall emellertid hänsyn tas till rehabiliteringsaspekten och till den prognos beträffande vederbörandes utveckling som görs vid den straffrättsliga bedömningen.

Beträffande körkortsingripanden föreslås att ökad vikt läggs vid åtgärder mot körkortshavare som har gjort sig skyldiga till allvarligare trafikförseelser — såsom körning mot rött ljus och grövre hastighetsöverträdelser. Också återkallelsetiderna föreslås nyanserade i betydligt högre grad än f. n. Bestämda återkallelsetider — spärrtider — skall anges i beslut om återkallelse, och omprövning av dem skall ske endast om nya omständigheter inträffar som påverkar körkortsfrågan. Även den som får avslag på ansökan om körkort skall kunna få besked om för hur

lång tid ett begånget brott etc. utestänger honom från rätten till körkort. Varningsinstitutet skall reformeras och utnyttjas mera effektivt, bl. a. genom att varningen i förebyggande syfte sätts in på ett tidigare stadium än som nu är fallet.

Lämplighetsutredning skall enligt förslaget fortfarande göras och in- nefatta hörande av kommunalt vårdorgan. Yttrandet från polisen skall emellertid inte innehålla uttalande om vederbörandes lämplighet utan endast en redogörelse för de faktiska omständigheterna.

Som ett led i bekämpandet av trafikbrottsligheten och som ett hjälp- medel för att bestämma åtgärder mot körkortshavare som försummar sig diskuteras ett pricksystem. Förutsättningarna härför övervägs ytterli- gare av en särskild utredning.

När det gäller handläggningen av frågor om körkortsingripanden av- visas tanken på att återkallelse skall bestämmas genom strafföreläg- gande. Körkortsingripandet föreslås liksom nu handläggas av admini- strativ domstol (länsrätt, kammarrätt, regeringsrätten) även vid trafik- brott. Tillämpningen av ett system med allmänt ombud i körkortspro- cessen övervägs i det fortsatta reformarbetet.

Även reglerna om utländska körkort föreslås reformerade, bl. a. ge- nom registrering, uppgiftsskyldighet och förbättrade möjligheter att om- händerta sådana körkort vid förseelser m. m. Nordiskt körkort skall bli giltigt i Sverige även sedan körkortshavaren har fast bosatt sig här, och frågan om körkortsingripanden m. m. mot sådan körkortshavare skall behandlas här i landet. Förslaget i denna del grundar sig på ett nordiskt utredningsarbete.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde
1976-03-18

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Feldt, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson

Föredragande: statsrådet Norling

Proposition om vissa körkortsfrågor

1 Inledning

Trafikmålskommittén (Ju 1962: 46)¹ tillsattes den 20 april 1961 med uppdrag att undersöka möjligheterna att förenkla handläggningen av trafiköverträdelser och därmed sammanhängande frågor.

Direktiven för kommittén innefattas i yttrande till statsrådsprotokollet den 23 mars 1961 av dåvarande chefen för justitiedepartementet. Vidare har chefen för justitiedepartementet den 6 november 1970 efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lämnat kommittén tilläggsdirektiv (1971: Ju 18).

Kommittén har behandlat körkortsfrågorna i slutbetänkandet (SOU 1972: 70—72) Rätten till ratten och i promemorian (Ds Ju 1972: 31) Kriminalitet och trafikbrott.

Kommittén föreslår en reformering av de regler som gäller för rätten att förvärva och inneha körkort. Problemställningarna gäller bl. a. vilka krav i fråga om lämplighet m. m. som skall ställas på förarna (det s. k. förarurvalet) och vidare reglerna för i vilka fall körkortsingripanden skall ske och hur dessa ingripanden bör vara utformade för att tillgodose trafiksäkerhetens krav. Kommittén behandlar också handläggningen av frågor om körkortsingripanden.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av högsta domstolen, regeringsrätten, riksåklagaren, Svea hovrätt, Göta hovrätt, hovrätten för Nedre Norrland, kammarrätten i Stockholm, kammarrätten i Göteborg, rikspolisstyrelsen, kriminalvårdsstyrelsen, domstolsväsendets

¹ Ledamöter f. d. borgmästaren Yngve Kristensson, ordförande, advokaten Sten Agvald, överåklagaren Berndt E. Berndtsson, hovrättslagmannen Bertil Holmquist, polismästaren Kurt Lindroth och försäkringsdirektören Lennart Lindstrand.

organisationsnämnd, samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet, socialstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, bilregisternämnden, statskontoret, statistiska centralbyrån, riksrevisionsverket, länsstyrelsernas organisationsnämnd, länsstyrelserna i Stockholms län, Uppsala län, Jönköpings län, Malmöhus län, Göteborgs och Bohus län, Örebro län, Västerbottens län och Norrbottens län, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Folk-sam, Föreningen jurister vid Sveriges allmänna advokatbyråer, Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges statsåklagare, Föreningen Sveriges åklagare, Förvaltningslänsrådets förening, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska polisförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Sveriges domareförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges trafikskolors riksförbund och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Folkrörelsernas trafikskoleförbund, Näringslivets trafikdelegation och Statstjänstemännens riksförbund har förklarat sig avstå från att avge yttranden. Folkrörelsernas trafikskoleförbund har uppgett att dess synpunkter i många avseenden sammanfaller med dem som har framförts av Sveriges trafikskolors riksförbund.

Riksåklagaren har bifogat yttranden från olika åklagarmyndigheter, och länsstyrelserna har bifogat yttranden från polisstyrelser, länsläkare och länsnykterhetsnämnder. Länsstyrelsen i Stockholms län har inhämtat yttrande från ordförandena i länsrätten, och länsstyrelsen i Västerbottens län har låtit nämndemännen vid länsrätten i länet yttra sig.

Därutöver har skrivelser kommit in från olika sammanslutningar och enskilda personer.

Vissa andra förslag tas upp i detta sammanhang.

Sålunda har Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (K 1971: 05) (NKV) utarbetat förslag till lösning av vissa tillämpningsfrågor som aktualiseras om ett nordiskt körkort får till tiden obegränsad giltighet i annat nordiskt land än där det har utfärdats. Förslagen har presenterats i rapporten Körkort i Norden (rapport nr 6 i Nordiska trafiksäkerhetsrådets publikationsserie) till de för trafiksäkerheten ansvariga ministrarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Efter remiss har yttranden över rapporten avgetts av rikspolisstyrelsen, samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet, statens trafiksäkerhetsverk, transportnämnden, bilregisternämnden, riksskatteverket, statens invandrarverk, länsstyrelserna i Stockholms län, Jönköpings län, Malmöhus län och Kopparbergs län, hemvistsakkunniga (Fi 1970: 71), KAK, MHF, M, NTF, Näringslivets trafikdelegation, Svenska trans-

portarbetareförbundet och Sveriges trafikbilägares riksorganisation.

Länsstyrelserna i Jönköpings län och Malmöhus län har bifogat yttranden från polisstyrelser och länsstyrelsen i Malmöhus län därjämte yttrande från trafikinspektören i trafiksäkerhetsverkets södra distrikt.

Jag behandlar vidare en framställning från rikspolisstyrelsen som avser införande av minimiålder för utländska körkortshavares rätt att föra motorfordon i Sverige. Framställningen har tagits upp i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 11 september 1972. Efter remiss har yttrande över framställningen avgetts av statens trafiksäkerhetsverk.

Slutligen behandlas vissa frågor i anslutning till en av samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet till chefen för justitiedepartementet den 14 januari 1975 avgiven skrivelse. I denna tas upp vissa frågor angående registreringen av belastningsuppgifter av betydelse i körkortsfrågor. Jag har i denna del samrått med chefen för justitiedepartementet.

2 Gällande rätt m. m.

2.1 Trafikbrott

Straffbestämmelser för vissa allvarligare överträdelser av grundläggande trafikregler finns i lagen (1951: 649, ändrad senast 1975: 611) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen — TBL).

I 1 § TBL behandlas vårdslöshet i trafik och grov vårdslöshet i trafik. För vårdslöshet i trafik döms den som brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, om oaktsamheten inte är ringa. Straffet är böter. Förare som har visat grov oaktsamhet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

Den som i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg döms enligt 2 § TBL till böter, om gärningen inte bestraffas enligt 1 §.

I 3 § TBL regleras bl. a. olovlig körning. För någon körkortspliktigt fordon utan att han är berättigad till det, döms han för olovlig körning till böter. Har han tidigare haft körkort som har återkallats eller har brottet skett vanemässigt eller är det med hänsyn till andra omständigheter att betrakta som grovt får han dömas till fängelse i högst sex månader. Åsidosätter någon vid förande av fordon föreskrift som har meddelats beträffande rätten att föra fordonet döms han till böter.

I 4 § TBL behandlas trafiknykterhetsbrotten. Den som har fört motor drivet fordon eller spårvagn och har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet eller spårvagnen döms för rattfylleri till fängelse i högst ett år. Är omständigheterna mildrande, kan han dömas till dagsböter, lägst 25. Samma straffbestämmelser gäller i fråga om förare som har varit påverkad av annat berusningsmedel. Den som har fört motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon eller spårvagn efter att ha druckit starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller mera skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden att han skall dömas till ansvar för rattfylleri. Är det å andra sidan inte styrkt att föraren har varit så påverkad att ansvar för rattfylleri föreligger, men har han förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte till 1,5 promille, döms han till böter — lägst tio — eller till fängelse i högst sex månader.

I 5 § TBL finns bestämmelser om s. k. smitning. Den som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av trafikolycka och genom att avlägsna sig från olycksplatsen har undandragit sig att efter förmåga medverka till de åtgärder som olyckan skäligen har bort föranleda till döms till fängelse i högst ett år eller till böter. Detsamma gäller om vederbö-

rande har vägrat att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen.

I de olika trafikförfattningarna — såsom terrängtrafikkungörelsen (1972: 594, ändrad senast 1975: 1315), fordonskungörelsen (1972: 595, ändrad senast 1975: 881), bilregisterkungörelsen (1972: 599, omtryckt 1973: 765, ändrad senast 1975: 431) och vägtrafikkungörelsen (1972: 603, ändrad senast 1975: 882) — finns straffbestämmelser för överträdelse av olika förseelser i trafiken som inte bestraffas enligt TBL. Straffet är böter. S. k. ägaransvar — dvs. ett ansvar som vilar i första hand på ägaren, varmed jämställs avbetalningsköpare — förekommer i vissa fall.

2.2 Fylleri

Vissa brott enligt brottsbalken tillmäts — som senare kommer att framgå — betydelse i körkortssammanhang. Ett av de vanligaste är fylleriförseelse. I detta avseende gäller 16 kap. 15 § brottsbalken, där det föreskrivs att den som på allmän plats, utom- eller inomhus, uppträder berusad av alkoholhaltiga drycker så att det framgår av hans åtbörder eller tal skall dömas till böter om högst 500 kr. Detsamma gäller om ruset har orsakats av annat än alkoholhaltiga drycker. Mot 16 kap. 15 § brottsbalken korresponderande bestämmelser för militär som uppträder berusad inom område eller utrymme som används av försvarsmakten finns i 21 kap. 15 § brottsbalken.

I proposition (1975/76: 113) den 12 februari 1976 om ändring i brottsbalken m. m. har förordats att fylleriet avkriminaliseras och att sålunda 16 kap. 15 § och 21 kap. 15 § brottsbalken upphävs. Den som anträffas berusad på allmän plats skall enligt förslaget få tas om hand av polisman, om han till följd av berusningen är ur stånd att ta värd om sig själv eller annars utgör en fara för sig själv eller annan. Detsamma gäller om den berusade anträffas i port, trappuppgång eller liknande utrymme eller annars inom område som gränsar till allmän plats och omständigheterna ger vid handen att han uppehåller sig där endast tillfälligtvis. Militär skall kunna omhändertas även inom område eller utrymme som används av försvarsmakten.

2.3 Strafföreläggande och ordningsföreläggande

Om strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot finns bestämmelser i 48 kap. rättegångsbalken. Tillämpningsföreskrifter har meddelats i strafföreläggandekungörelsen (1970: 60, ändrad senast 1975: 291) och i ordningsbotskungörelsen (1968: 199, ändrad senast 1974: 1078).

Strafföreläggande får användas för alla brott med böter i straffskalan — dock inte vid normerade böter — och därjämte vid vissa

andra brott för vilka det har föreskrivits böter eller fängelse i högst sex månader. Brottet får i det enskilda fallet förskylla högst 50 dagsböter. Förekommer det flera brott får högst 60 dagsböter utdömas som gemensamt straff i strafföreläggande. Den misstänkte föreläggs för godkännande ett av åklagare utfärdat bötesstraff. Godkänns föreläggandet gäller detta som lagakraftvunnen dom. Om föreläggandet inte godkänns kan åklagaren väcka åtal i vanlig ordning inför domstol. Strafföreläggande används för ett stort antal trafiköverträdelser, bl. a. vid vårdslöshet i trafik och olovlig körning.

I betänkandet (SOU 1974: 27) Mindre brott har 1968 års brottmålsutredning (Ju 1969: 54) föreslagit att tillämpningsområdet för strafföreläggande vidgas och att viss tids körkortsspärr skall kunna tas upp i sådant föreläggande. Regeringen har med utgångspunkt i betänkandet i proposition 1975/76: 148 föreslagit att strafföreläggande skall kunna användas vid alla brott vars straffskala upptar dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Högsta straff som får åläggas genom strafföreläggande höjs generellt till 60 dagsböter. Vidare begärs bemyndigande för regeringen att förordna att strafföreläggande får utfärdas även beträffande brott i vars straffskala ingår — förutom böter — fängelse i högst två år, om brottet i det enskilda fallet inte förskyller svårare straff än 60 dagsböter. I fråga om förslagets samband med körkortsfrågorna hänvisas i propositionen till den bedömning som skall ske vid prövningen av trafikmålskommitténs förslag i ämnet.

Föreläggande av ordningsbot får utfärdas beträffande brott för vilket inte har föreskrivits annat straff än böter omedelbart i penningar, dock inte normerade böter. Riksåklagaren väljer i samråd med rikspolisstyrelsen ut de brott som skall komma i fråga. Riksåklagaren bestämmer också bötesbeloppen. Föreläggande utfärdas av polisman. Ordningsbot har ett stort användningsområde för olika förseelser på trafikens område, t. ex. när det gäller vägtrafikreglerna och bestämmelser om fordons utrustning.

2.4 Körkortsbestämmelser

2.4.1 Inledning

Bestämmelserna om körkort finns i körkortskungörelsen (1972: 592, omtryckt 1975: 58, ändrad senast 1975: 1038) (KKK). Övergångsbestämmelser till KKK finns i kungörelsen (1972: 605, ändrad senast 1976: 29) om införande av ny vägtrafiklagstiftning (VTLinf). Vissa särbestämmelser i fråga om försvarsmakten och civilförsvaret finns i militära vägtrafikkungörelsen (1974: 97, ändrad senast 1975: 1316) resp. vägtrafikkungörelsen (1974: 98, ändrad senast 1975: 1317) för civilförsvaret. Även om utländska körkort finns särskilda bestämmelser, nämligen i kungörelsen (1956: 522, ändrad senast 1971: 365) med vissa bestämmel-

ser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m., i kungörelsen (1962: 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov och i kungörelsen (1962: 277, ändrad senast 1971: 364) om godkännande av vissa utländska körkort. Föreskrifter om körkort för utländsk medborgare som tillhör diplomatisk eller konsulär representation i Sverige m. fl. finns i kungörelsen (1973: 707) om körkort för diplomater m. fl.

Behörighetskraven har under senare år undergått genomgripande reformer. Ett differentierat körkortssystem, som medger att förarutbildning och förarprov anpassas till de krav som olika typer av fordon ställer, har införts. Härigenom finns garantier för att den enskilde föraren har förutsättningar att på ett från trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt föra det slag av fordon som han använder i trafik. Reformarbetet bygger på principbeslut som fattades av riksdagen 1967 (prop. 1967: 55, SU 1967: 89, 3LU 1967: 31, rskr 1967: 204 och 209) och 1971 (prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209).

Det differentierade körkortssystemet medför ett stort utbildningsbehov för att man skall kunna täcka den normala avgången av yrkesförare och det nytillskott som krävs. Reformen genomförs därför etappvis. De högre körkortskraven har med giltighet från och med den 1 januari 1975 införts i fråga om bussar och fordonskombinationer med tungt släpfordon.

Reglerna i KKK om körkortsgivning och körkortsingripanden — dvs. huvudsakligen vad som är att hänföra till förarurvalet och lämplighetsutredningen — övertogs med endast redaktionella ändringar från vägtrafikförordningen (1951: 648). Bestämmelserna i denna på det aktuella området undergick genomgripande ändringar 1958 (prop. 1958: 69, 2LU 1958: 20, rskr 1958: 233, SFS 1958: 222) och 1959 (prop. 1959: 136, 2LU 1959: 37, rskr 1959: 281, SFS 1959: 259). Till grund för 1958 års ändringar låg ett förslag av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, presenterat i betänkandet (SOU 1957: 18) Trafiksäkerhet II. De ändringar som gjordes 1959 innebar bl. a. justeringar på ett par punkter beträffande fylleri och olovlig körning. En redogörelse för lagstiftningsarbetet finns i del I (SOU 1972: 70) av trafikmålskommitténs betänkande, s. 36—41, som jag hänvisar till. Trafiksäkerhetsutredningens överväganden redovisas delvis också som en bakgrund i det följande, när jag redogör för trafikmålskommitténs förslag.

De medicinska kraven på körkortsområdet har — särskilt vad gäller syn- och hörselkraven — reformerats under 1974 och 1975 (prop. 1974: 133, TU 1974: 25, rskr 1974: 317, SFS 1975: 58). Samtidigt beslöts att socialstyrelsen i fortsättningen skall meddela de medicinska bestämmelser som behövs för körkort. Socialstyrelsens på detta bemyndi-

gande grundade föreskrifter finns i styrelsens medicinska författningssamling (MF 1975: 81). Reformeringen på det medicinska området innebär också att ökad vikt lades vid länsläkarnas befattning med körkortsärenden.

Körkortsregistreringen har lagts om från och med år 1973 (prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209). De tidigare hos länsstyrelserna manuellt förda registren har ersatts med ett centralt ADB-baserat register (CKR). Detta är delvis samordnat med det centrala bilregistret.

Genom 1967 års principbeslut angående behörighetskrav m. m. slogs fast att körkortsreformen skulle förenas med en allmän höjning av förarutbildningen och av kraven i samband med förarproven. Statens trafiksäkerhetsverk har med utgångspunkt i beslutet upprättat utbildningsplaner och utformat förarprov. Vad gäller utbildning och prov för tyngre fordon inom bl. a. gymnasieskolans ram har föreskrifter meddelats av skolöverstyrelsen efter samråd med trafiksäkerhetsverket. För försvarsmaktens del har sådana föreskrifter meddelats av överbefälhavaren, likaledes efter samråd med trafiksäkerhetsverket.

2.4.2 Behörighetskraven

Körkort utfärdas i klasserna A***, *B***, AB***, *B**E, AB**E, *BC*E, ABC*E, *B*DE, AB*DE, *BCDE och ABCDE (7 § KKK).

Bokstäverna anger behörighet att föra motorfordon och därtill koplade släpfordon enligt följande.

Bokstav	Behörighet
A	motorcykel
B	personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
C	tung lastbil
D	buss
E	släpfordon, oavsett antal och vikt

Med hänsyn till att körkortsreformen genomförs etappvis gäller behörigheten B fortfarande för tung lastbil utan tungt släpfordon, om bilen inte förs i yrkesmässig trafik (10 § VTLinf).

I yrkesmässig trafik krävs däremot för rätt att föra tung lastbil utan tungt släpfordon innehav antingen av behörigheten C eller D eller av trafik kort (11 § VTLinf). Vidare gäller att personbil eller lätt lastbil får föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har trafik kort (11 § KKK). Traktortåg får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har behörigheten C, D eller E eller trafik kort (11 § KKK).

Vid reformeringen av behörighetskraven har förutsatts att trafik kortsystemet skall upphöra. Det har dock behållits övergångsvis i avvaktan på ett ställningstagande till trafik målskommitténs förslag angående förarurvalet.

För behörighet att på väg föra traktor som är försedd med gummihjul krävs körkort eller särskilt traktorkort. Traktor får dock föras tillfälligt vissa kortare sträckor på väg utan körkort eller traktorkort.

2.4.3 Körkortsgivning

Fråga om körkortstillstånd — beslut att körkort får utfärdas — prövas enligt huvudregeln av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd (14 § KKK). Till ansökningshandlingen skall fogas läkarintyg och lämplighetsintyg. Det senare utfärdas av polismyndighet. Länsstyrelsen får själv eller genom polismyndighet göra ytterligare utredning (16 § KKK). Föreskrifter om lämplighetsutredning meddelas av rikspolisstyrelsen enligt 130 § KKK.

Körkortstillstånd får meddelas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig som förare. Länsstyrelsen skall särskilt beakta om han är känd för nyktert levnadssätt och om det kan antas att han som förare av körkortspliktigt fordon kommer att respektera trafikreglerna, ta hänsyn till andra och visa omdöme och ansvar. Har vederbörande dömts för fylleri eller olovlig körning, får körkortstillstånd inte meddelas innan två år har förflutit från förseelsen, om det inte kan anses uppenbart att sökanden ändå är en skötsam person (17 § KKK). Vidare gäller att medicinska krav skall vara uppfyllda (18 § KKK). Har sökanden tidigare haft körkort som har återkallats får länsstyrelsen, när körkortstillstånd för nytt körkort meddelas, föreskriva att föraren vid regelbundet återkommande tillfällen skall inge lämplighetsintyg, läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov (27 § KKK).

Sökande som så önskar kan genom förhandsbesked få prövat om det i medicinskt eller personligt hänseende föreligger hinder mot att körkort utfärdas för honom (29 § KKK). I sådant fall inges antingen läkarintyg eller lämplighetsintyg, beroende på vilket av dem som åberopas.

Länsstyrelsens beslut i fråga om körkortstillstånd kan överklagas till kammarrätt. Därifrån kan besvär föras hos regeringsrätten. Prövning i regeringsrätten sker dock endast om s. k. prövningstillstånd har meddelats.

Sedan körkortstillstånd har meddelats och sökanden har gett in fotografi och undertecknat underlag för körkort, utfärdas sådant av statens trafiksäkerhetsverk (32 § KKK). Körkortet lämnas ut till sökanden i samband med att denne avlägger godkänt förarprov (38 § KKK). Körkortet skall förnyas under tionde året efter utfärdandet och därefter åter vart tionde år. Förnyelsen omfattar inte prövning av den medicinska eller personliga lämpligheten. Det nya körkortet förses med aktuellt fotografi (39 § KKK).

2.4.4 Särskild utredning om körkortshavare

Finns det anledning anta att körkortshavare inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att körkort skall erhållas, skall den länsstyrelse

som har meddelat körkortstillståndet skyndsamt utreda frågan om han är lämplig. Han får i sådant fall föreläggas att komma in med lämplighetsintyg, läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Länsstyrelsen får föreskriva att undersökning eller prov skall utföras av viss person eller person som har viss sakkunskap eller att undersökningen eller provet skall avse visst förhållande. Länsstyrelsen får också själv eller genom polismyndighet skaffa den utredning som behövs (48 § KKK).

Om den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet finner att villkor bör föreskrivas eller att redan meddelat villkor behöver ändras, skall länsstyrelsen besluta om detta (49 § KKK).

Åtgärder av nu nämnt slag aktualiseras när länsstyrelsen genom den uppgiftsskyldighet som föreligger enligt KKK (118—124 §§) får under rättelse om att något förhållande av betydelse i körkortshänseende — t. ex. trafikbrott — föreligger eller att körkortet på grund av t. ex. sådant brott har omhändertagits av åklagare eller polismyndighet (67 § KKK).

2.4.5 Återkallelse

Länsstyrelsens bedömning kan också resultera i en anmälan till länsrätten i länet. Länsrätten har då samma befogenheter som länsstyrelsen (50 § KKK). Länsrätten har också befogenhet att återkalla körkortet (51 § KKK).

Körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket TBL (grov vårdslöshet i trafik),
2. om körkortshavaren har brutit mot 4 § nämnda lag (trafiknykterhetsbrott) eller om han har vållat trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen har undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder vartill olyckan skäligen bort föranleda,
3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse gäller för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. om körkortshavaren eljest vid färd med motordrivet fordon eller spårvagn har grovt åsidosatt sådan förpliktelse i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende som åligger honom såsom förare,
5. om körkortshavaren har gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning och det inte kan anses uppenbart att han ändå är en skötsam person eller om körkortshavaren med hänsyn till onyktert levnadssätt inte bör ha körkort,
6. om körkortshavaren genom brottslig gärning har visat påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon har minskat så väsentligt genom sjukdom, skada e. d. att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande som meddelats av länsstyrelse enligt 48 § KKK eller av länsrätt enligt 50 § KKK (föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis),

9. om körkortshavaren inte följer föreläggande som har meddelats av länsstyrelse enligt 49 § andra stycket KKK (föreläggande om förnyelse av körkort på grund av att texten skall ändras i samband med föreskrift angående villkor),

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

Det kan nämnas att i praxis smitning från olycksplats föranleder körkortsingripande även enligt punkten 4 eller 6 och då i fall när endast egendomsskada har vållats.

I vissa fall kan varning meddelas i stället för återkallelse, bl. a. om sådan omständighet som avses under 3—6 föreligger (65 § KKK). Föreligger sådant fall som avses i punkterna 7—10, får återkallelsen begränsas till att avse behörigheten att föra visst slag av fordon (52 § KKK).

Aktualiseras återkallelse på grund av straffbelagd förseelse får slutligt beslut enligt huvudregeln inte meddelas förrän frågan om straff för förseelsen har avgjorts genom lagakraftvunnen dom (53 § KKK).

Interimistisk återkallelse skall meddelas i avvaktan på slutligt avgörande, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt (54 § KKK). Den interimistiska återkallelsen föregås i regel av beslut om omhändertagande av körkortet (67 och 68 §§ KKK).

När körkort har återkallats, får körkortstillstånd inte meddelas förrän viss minimitid har förflutit från det att körkortet framtogs föraren. Minimitiden är efter återkallelse enligt punkt 1 två år och efter återkallelse enligt punkterna 2—6 ett år. Om synnerliga skäl föreligger får dock minimtiden genom beslut i samband med återkallelsen sättas ned, nämligen till lägst ett år vid återkallelse enligt punkt 1 resp. till lägst tre månader vid återkallelse enligt någon av punkterna 2—6. (56 § KKK).

Karaktären av minimitider bör observeras. I praxis är — om nedsättning inte har skett i enlighet med vad nyss har sagts — väntetiderna ofta längre än de angivna minimitiderna, även om inga nya omständigheter som talar mot körkortstillstånd har kommit till.

2.4.6 Varning

Som nämnts kan i vissa fall varning meddelas i stället för återkallelse, dock inte vid grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller smitning med personskada som följd. Vid rattonykterhet kan varning meddelas förare, som förut inte har begått trafiknykterhetsbrott, under förutsättning dels att han inte före färdens slut har förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden har upp-

gått till 0,8 promille, dels att omständigheterna är mildrande (64 § KKK).

Föreligger omständighet som avses i återkallelsepunkterna 3—6 eller annat förhållande, som är ägnat att allvarligt minska tilltron till körkortshavarens lämplighet som förare, men föreligger inte tillräckliga skäl till återkallelse, får varning också meddelas (65 § KKK).

Beslut om varning får inte överklagas.

2.4.7 Omhändertagande

Vid vissa grövre trafikbrott och andra allvarliga omständigheter omhändertas körkortet av polismyndighet resp. åklagare. Så sker när körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn misstänks för att ha gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller när han har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne. Detsamma gäller om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada e. d. har förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt. (67 § KKK).

Misstänks att körkortshavare vid färd med motorfordon, terrängmotorfordon, traktortåg eller spårvagn har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgått till minst 0,5 promille under eller efter färden skall körkortet omhändertas skyndsamt sedan analysbevis har erhållits. Uppgår alkoholkoncentrationen vid rattonykterhetsbrott inte till 0,8 promille och kan omständigheterna anses mildrande, får körkortet omhändertas endast om körkortshavaren tidigare har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. (67 § KKK).

Beslut om omhändertagande skall snarast möjligt och i de allvarligare fallen — bl. a. rattfylleri — inom 48 timmar sändas till länsstyrelsen (68 § KKK). Länsstyrelsen skall skyndsamt anmäla ärendet hos länsrätten, som prövar om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Uppgick vid trafiknykterhetsbrott alkoholkoncentrationen i förarens blod under eller efter färden till minst 0,8 promille skall körkortet återkallas tills vidare.

2.4.8 Uppgiftsskyldighet

Domstol eller befattningshavare vid försvarsmakten är skyldig att i vissa fall omedelbart sända avskrift av dom eller beslut till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. När det är fråga om godkänt strafföreläggande eller godkänt föreläggande om ordningsbot ankommer enligt särskilda föreskrifter uppgiftsskyldigheten på rikspolisstyrelsen.

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt 119 § KKK vid

1. brott mot TBL, om brottet har begåtts vid förande av motordrivet fordon,

2. annat brott vid förande av motordrivet fordon utom brott mot 3 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands (i sistnämnda författningsrum avses vissa trafikförseelser belagda med bötesstraff om högst 500 kr.) och förseelser mot bestämmelser om stannande och parkering,

3. brott mot narkotikastrafflagen (1968:64, ändrad senast 1972:193), eller brott mot lagen (1960:418, ändrad senast 1974:1070) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika,

4. olovligt tillgrepp av motordrivet fordon,

5. brott mot 16 kap. 15 § (fylleri) eller 21 kap. 15 § (fylleri av krigsman) brottsbalken,

6. brott mot 21 kap. 13 § (övergivande av post) eller 21 kap. 14 § (onykterhet i tjänsten) brottsbalken, om den dömda vid brottets begående har varit berusad så att det har framgått av hans åtbörder eller tal,

7. brott mot 3 kap. 1 § (mord), 2 § (dråp), 5 § (misshandel), 6 § (grov misshandel), 7 § (vållande till annans död), 8 § (vållande till kroppsskada eller sjukdom) eller 9 § (framkallande av fara för annan), allt brottsbalken, eller mot någon av dessa paragrafer jämte 3 kap. 10 § brottsbalken (försök, förberedelse, stämpling m. m.),

8. brott mot 4 kap. brottsbalken (brott mot frihet och frid),

9. brott mot 6 kap. 1 § (våldtäkt) eller 2 § (frihetskränkande otukt) brottsbalken eller försök till våldtäkt,

10. brott mot 8 kap. 5 § (rån) eller 6 § (grovt rån) brottsbalken eller försök, förberedelse, stämpling etc. till något av dessa brott,

11. brott mot 13 kap. brottsbalken (allmänfarliga brott),

12. brott mot 17 kap. 1 § (våld eller hot mot tjänsteman), 2 § (förgripelse mot tjänsteman), 4 § (våldsamt motstånd), allt brottsbalken.

I fråga om brott under punkterna 7—12 skall avskrift sändas endast om påföljden har bestämts till annat än böter.

Vidare föreligger anmälningsskyldighet för nykterhetsnämnd vid vissa fall av ingripanden (122 § KKK) och för polismyndighet (123 § KKK).

2.4.9 Körkortsregistrering

Bestämmelserna om körkortsregistret finns i bl. a. KKK. Registret förs genom automatisk databehandling (125 §). I 126 § anges de uppgifter som skall finnas i registret. De är i huvudsak av tre slag, nämligen personuppgifter, körkortsuppgifter och belastningsuppgifter. De senare utgörs till en del av uppgifter om domar och beslut, vari körkortshavare har funnits skyldig till vissa angivna brott (119 och 120 §§), samt under rättelse att åtal i fråga om sådana brott har lagts ned eller att frikännande dom har meddelats (121 § första stycket). Som belastningsuppgif-

ter betraktas också vissa underrättelser och anmälningar från nykterhetsnämnd (122 §), polismyndighet (123 §), länsläkare eller annan rörande bl. a. alkoholmissbruk och sjukdomstillstånd.

Enligt VTLinf har länsstyrelserna fortfarande viss befattning med körkortsregistret. De belastningsuppgifter som avser brott skall nämligen inte föras in i registrets datamaskinanläggning (CKR). Såvitt angår sådana uppgifter skall registret i stället föras hos länsstyrelserna. Körkortsregisterutdrag beställs hos länsstyrelserna (37 § VTLinf).

Det nu sagda gäller belastningsuppgifter som bygger på domar eller beslut som har kommit in den 1 mars 1972 eller senare. När det gäller belastningsuppgifter av äldre datum förs körkortsregistret genom att länsstyrelsen bevarar de i det förutvarande körkortsregistret vid länsstyrelsen ingående registerkorten på vilka har antecknats uppgifter om domar eller beslut som har meddelats eller förelägganden som har godkänts.

Enligt gällande ordning får CKR de belastningsuppgifter som rör brott från rikspolisstyrelsen. Regler om detta finns i 21 § kungörelsen (1970: 517, 21 § ändrad senast 1973: 59) om rättsväsendets informationssystem (RI-kungörelsen). Underrättelse enligt denna paragraf sker på så sätt att rikspolisstyrelsen lämnar informationen till CKR på maskinläsbart medium. Informationen omfattar den brottslighet som har föranlett underrättelsen och dessutom eventuell tidigare brottslighet. CKR vidarebefordrar enligt 33 § VTLinf informationen till vederbörande länsstyrelse genom ett för ändamålet framställt registerblad. Detta innehåller dels informationen från rikspolisstyrelsen, dels de i CKR:s datamaskinanläggning upptagna registeruppgifterna.

I fråga om sekretesskyddet gäller enligt 11 § lagen (1937: 249, 11 § ändrad senast 1975: 201) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar (sekretesslagen) att belastningsuppgifter som har tillförts körkortsregistret inte får lämnas ut i annat fall eller i annan ordning än regeringen bestämmer.

2.4.10 Trafikkort och traktorkort

Bestämmelserna i KKK om körkort är — såvitt är av intresse i detta sammanhang — i allt väsentligt tillämpliga även på trafikkort och traktorkort och innehavare av sådana behörighetsbevis och på den som har meddelats trafikkortstillstånd.

Trafikkortstillstånd meddelas i samma ordning som körkortstillstånd efter prövning av den medicinska och personliga lämpligheten (70 och 71 §§ KKK). I sistnämnda hänseende är som förutsättning för trafikkortstillstånd föreskrivet att sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden skall vara lämplig som förare i yrkesmässig trafik (72 § KKK). Trafikkort utfärdas av trafiksäkerhetsverket (74 § KKK).

Även för traktorkort görs medicinsk och personlig lämplighetspröv-

ning på i princip samma sätt och enligt samma grunder som för körkort (86—88 §§ KKK). Traktorkort utfärdas av länsstyrelsen.

Trafikkort och traktorkort kan återkallas på samma grunder och i samma ordning som körkort. Beträffande varning, omhändertagande, uppgiftsskyldighet och registrering tillämpas också samma principer som för körkort.

2.4.11 Utländska körkort

Innehavare av ett i annat land utfärdat och där gällande körkort får på de villkor som har föreskrivits i kungörelsen (1962: 277) om godkännande av vissa utländska körkort i Sverige föra motorfordon av det slag som körkortet berättigar honom att föra i det land där körkortet har utfärdats. Rätt att med stöd av utländskt körkort föra fordon i Sverige gäller inte om körkortshavaren under de sist förflutna tre åren har vistats i Sverige mera än två år. Vissa andra inskränkningar gäller också, bl. a. i yrkesmässig trafik. Länsrätt kan efter anmälan av länsstyrelse besluta att körkortet under viss tid inte skall medföra rätt att föra fordon i Sverige. Därvid tillämpas återkallelsegrunderna i KKK. Även varningsbestämmelserna där är tillämpliga. Om länsrätten beslutar att körkort under viss tid inte skall medföra rätt att föra fordon i Sverige, skall länsstyrelsen omhänderta körkortet och behålla det under den tid som innehavaren har frångagits rätten att använda det eller till dess att vederbörande innan tiden har gått ut lämnar landet.

I kungörelsen (1956: 522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m. finns föreskrifter för nordiska förhållanden.

I Danmark, Finland eller Norge utfärdat och där gällande körkort för motorfordon ger innehavaren rätt att vid tillfälligt uppehåll i Sverige, dock högst ett år, föra motorfordon av det slag som körkortet avser. Denna rätt gäller inte sedan körkortshavaren har bosatt sig i Sverige. Beträffande motorfordon i yrkesmässig trafik gäller körkortet endast under förutsättning att fordonet är registrerat i annat land än Sverige. I stället för den angivna ettårsfristen tillämpas i praktiken i enlighet med 1962 års kungörelse en tvåårsfrist. Länsrätt kan liksom i fråga om annat utländskt körkort vägra godkännande av körkortet för viss tid, om körkortshavaren har gjort sig skyldig till trafikförseelse som enligt KKK medför återkallelse av körkort. Återkallelsebestämmelserna och varningsbestämmelserna i KKK tillämpas också beträffande nordiskt körkort. Länsstyrelsen omhändertar körkortet vid vägrat godkännande och återsänder det till den myndighet som har utfärdat det. Länsstyrelsen underlättar också den utfärdande myndigheten om varning som har meddelats.

Uttryckliga bestämmelser om rätt för åklagare eller polis — på sätt

som sker i fråga om svenska körkort — att omhänderta utländskt körkort finns inte.

Bestämmelser om utbyte av utländskt körkort mot svenskt finns i kungörelsen (1962: 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov.

Innehavare av gällande körkort, utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge, och som bosätter sig i Sverige får ges ett mot det innehavda körkortet svarande svenskt körkort utan att han behöver avlägga förarprov. Prövning av den medicinska och personliga lämpligheten sker dock. Innehavare av annat utländskt körkort får också på motsvarande sätt byta till svenskt körkort. Vederbörande skall emellertid förete sådant intyg av polismyndighet eller två trovärdiga personer som visar i vilken omfattning och under vilka omständigheter han har fört motorfordon i Sverige. Utbyte beviljas endast om det härigenom styrks att han under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning har fört motorfordon i Sverige. Vid utbyte får det utländska körkortet behållas av sökanden, men det skall — där så lämpligen kan ske — förses med anteckning om utbytet.

Internationella överenskommelser har träffats om utländska körkorts giltighet m. m. i Sverige, och den svenska lagstiftningen är utformad med beaktande av dessa. Även vissa bilaterala överenskommelser mellan Sverige och annat land finns.

Körkortsbestämmelser finns i en i Genève år 1949 undertecknad konvention rörande vägtrafik (Genèvekonventionen). Sverige har anslutit sig till överenskommelsen, och denna finns intagen i SFS 1952: 520. Enligt bilaga 8 är minimiåldern för förande av motorfordon enligt överenskommelsens regler 18 år. Fördragsslutande stat får dock godta körkort som har utfärdats av annan fördragsslutande stat åt förare av motorcykel, även om föraren är under 18 år.

Genèvekonventionen avses ersättas av en i Wien år 1968 inom FN:s ram träffad överenskommelse angående vägtrafik (Wienkonventionen). De svenska bestämmelserna om körkortsindelning enligt det differentierade systemet — liksom om körkortets utformning — bygger på denna konvention. Fördragsslutande land får enligt Wienkonventionen vägra godkänna körkort som har utfärdats i annat sådant land åt förare som är under 18 år.

Bestämmelserna om nordiska körkort bygger på bilaterala överenskommelser som har ingåtts år 1956.

2.5 Handläggningen vid förvaltningsmyndighet och förvaltningsdomstol

Som nämnts handläggs ärende om meddelande av körkortstillstånd av länsstyrelse. Närmare regler för handläggningen finns i förvaltningslagen (1971: 290). Talan mot länsstyrelses beslut kan föras hos kammar-

rätt (145 § KKK). Mot kammarrätts beslut får talan föras hos regeringsrätten. Anförda besvär prövas dock av regeringsrätten endast om regeringsrätten har meddelat prövningstillstånd. Bestämmelser om förfarandet vid kammarrätt och i regeringsrätten och om fullföljd från kammarrätt till regeringsrätten finns i förvaltningsprocesslagen (1971: 291, ändrad senast 1975: 1298). Jag återkommer härtill när jag i det följande behandlar handläggningen av mål om körkortsingripande.

I lagen (1971: 52, ändrad senast 1975: 1297) om skatterätt, fastighets-taxeringsrätt och länsrätt föreskrivs (4 §) att vid länsrätt skall handläggas bl. a. mål om varning eller återkallelse i fråga om körkortshavare, trafik kortshavare och innehavare av traktorkort. Länsrätten har sitt kansli i länsstyrelsen (2 §). Rätten består av ordförande och nämndemän och är domför med ordförande och tre nämndemän (5 §). I vissa fall är dock länsrätten domför med ordföranden ensam. Det gäller bl. a. i fråga om åtgärd för måls beredande, vid beslut om återkallelse tills vidare av körkort, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas, och i mål i vilket saken eljest är uppenbar (6 §). Ordföranden skall vara lagfaren (7 §). Nämndemän utses genom val av landsting och i vissa fall kommunfullmäktige (8 §). I fråga om omröstning gäller rättegångsbalkens bestämmelser om omröstning i domstol med endast lagfarna ledamöter, dvs. ledamöterna har individuell rösträtt (13 §).

Bestämmelserna om måls handläggning vid länsrätt finns i förvaltningsprocesslagen. Förfarandet är skriftligt. I handläggningen får dock ingå muntlig förhandling beträffande viss fråga, när det kan antas vara till fördel för utredningen. Muntlig förhandling skall hållas, om enskild part begär det och förhandlingen inte är obehövlig och inte heller särskilda skäl talar mot det. (9 §.)

Mot länsrätts beslut får talan föras hos kammarrätt och mot kammarrätts beslut får talan föras hos regeringsrätten (33 §). Besvär över kammarrätts beslut prövas som nämnts av regeringsrätten endast om regeringsrätten har meddelat prövningstillstånd (35 §). Prövningstillstånd meddelas om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att frågan prövas av regeringsrätten eller om det föreligger synnerliga skäl till prövning (36 §).

3 Förslagen

3.1 Inledning

Trafikmålskommitténs förslag till körkortsreform vilar på grundtankar som kommittén sammanfattar på följande sätt.

- Körkortet är att anse som ett kompetensbevis och inte som ett allmänt förtroendebevis. Körkortsfrågan skall därför bedömas strikt från trafiksäkerhetssynpunkt.
- Åtgärder för trafikantpåverkan måste väsentligen riktas till alla trafikanter och förankras väl i den allmänna opinionen.
- Samhällsåtgärderna — straffpåföljden och körkortsingripandet — vid trafikbrott måste samordnas och utformas så att de får en positiv och brottsförebyggande effekt.
- Handläggningen av upprepad trafikbrottslighet måste göras mera enhetlig och rättvisande.
- Snabba och nyanserade körkortsingripanden krävs.
- Körkortsingripandena skall inte ha längre varaktighet än som fordras från trafiksäkerhetssynpunkt.
- Skärpta regler måste gälla för körkortsingripande vid överträdelse av grundläggande trafikregler.
- Kravet på internationell harmonisering är särskilt starkt inom trafikrätten och måste därför i hög grad beaktas vid utformningen av lagstiftningen.

Mot bakgrunden av dessa mera allmänna principer förordar kommittén olika åtgärder och reformer på körkortsområdet. Bland kommitténs förslag kan nämnas följande.

Utredningen föreslår delvis nya principer för förarurvalet. Det gäller framför allt frågan om vilken betydelse allmän brottslighet skall tillmätas i körkortssammanhang och vilka krav som bör ställas på en körkortshavare i nykterhetshänseende. Kommittén föreslår att allmän brottslighet i fortsättningen inte skall användas som urvalsinstrument för förare. I fråga om nykterhetskravet föreslår kommittén att nuvarande särregel om fylleris betydelse för förarurvalet tas bort och förordar en regel som ger uttryck för att körkortshavarens förhållande till trafiken också skall påverka körkortsmyndighetens beslut. Även den som missbrukar alkoholhaltiga drycker skall kunna beviljas körkort om särskilda skäl ger anledning anta att han kommer att följa bestämmelserna om nykterhet i trafik. Polisens lämplighetsutredning i körkortsmål skall enligt förslaget bortfalla. Om det behövs en särskild socialutredning skall denna utföras av det lokala socialorganet. En mera individualiserad och ingående kontroll av förare skall göras i vissa fall — t. ex. i fråga om den som söker körkort efter körkortsåterkallelse — genom ett

mera kvalificerat förarprov. Ett särskilt sakkunnigorgan — trafikkonsulenter — föreslås handha bl. a. denna kontroll. Kommittén anser det nödvändigt att körkortsingripande i större utsträckning än f. n. sätts in vid överträdelser av grundläggande trafikregler, t. ex. vid körning mot rött ljus, underlåtenhet att stanna före färd in på huvudled och grövre hastighetsöverträdelser. Vidare föreslår kommittén en starkare nyansering än som sker nu av tiden för körkortsingripandets varaktighet med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. De långa återkallelsetiderna bör användas med försiktighet och som allmän regel förordar kommittén en halvering av nuvarande längre återkallelsetider och en minimitid för ovillkorlig körkortsåterkallelse om en månad. Vid sidan av den ovillkorliga återkallelsen föreslår kommittén en villkorlig körkortsåterkallelse som skall kunna kombineras dels med förbud att föra motorfordon under viss kortare tid, dels med rehabiliteringsåtgärder av olika slag såsom undervisning och gruppsamtal. I syfte att motverka framför allt återfall i trafikbrott lägger utredningen fram förslag om ett s. k. pricksystem, som är en metod för att dels erinra trafikanterna om följderna av fortsatt trafikbrottslighet, dels välja ut sådana förare som på grund av upprepade trafikförseelser måste uppmärksammas närmare. Varje förseelse som omfattas av systemet medför att föraren åsätts ett antal prickar efter en viss tabell, och med ledning av uppnådd pricknivå kan olika åtgärder sättas in. En samtidig och samlad bedömning av straff- och körkortsfrågor skall enligt förslaget ske genom att körkortsingripande i anledning av trafikbrott prövas av åklagare eller vid allmän domstol i samband med strafffrågan. Körkortsåterkallelse om högst tre månader skall kunna tas upp i strafföreläggande.

Trafikmålskommitténs förslag redovisas i det följande under 3.2—3.15. I 3.15 behandlas också skrivelsen angående körkortsregistrering från samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet.

Under 3.16 lämnas en redogörelse för NKV:s förslag angående nordiska körkort och rikspolisstyrelsens framställning angående minimialder för utländska körkortshavares rätt att föra motorfordon i Sverige.

3.2 Förarurval

3.2.1 Allmän brottslighet

Praxis

Kommittén redovisar vissa undersökningar av polisens, länsstyrelsernas och regeringsrättens praxis i fråga om den betydelse som i körkortsärenden tillmätts annan brottslighet än trafikbrott, s. k. allmän brottslighet. Redovisningen hänför sig till tiden före den 1 juli 1971, dvs. före den tidpunkt då länsrättsorganisationen tillskapades och kammarrätterna blev besvärsinstanser i körkortsärenden.

Undersökningen av polisens praxis företogs 1968 i sju polisdistrikt

och avsåg utfärdande av lämplighetsintyg. Av undersökningen framgick följande.

Praxis varierade mellan de olika polisdistrikten. Särskild hänsyn togs ofta till förmögenhetsbrott som har anknytning till bil eller bilkörning och till allvarligare våldsbrott. Sedlighetsbrott, t. ex. våldtäkt, har också beaktats. Vad gäller den tid som skall ha förflutit efter brottet uttalades från ett distrikt att s. k. negativt intyg brukat utfärdas, om inte sex månader hade förflutit sedan stöld begåtts ur eller från bil eller avsett drivmedel för bil. Efter stöld av bil hade en väntetid om ett år tillämpats. Från ett annat polisdistrikt uttalades att förmögenhetsbrott och då särskilt s. k. ungdomsbrott i serie med inslag av stölder ur och från bil eller exempelvis brott begångna under alkoholfpåverkan, där alkoholförtäringen kan ha haft betydelse för förövandet av brottet, i regel hade föranlett negativt intyg minst ett år och oftast upp till två år efter det senast kända brottstillfället.

I fråga om länsstyrelsernas och regeringsrättens praxis anför kommittén att i princip samma krav har ställts vid körkortsgivning som vid körkortsingripande men att full överensstämmelse inte torde ha rått mellan dessa båda fall. Vissa brott — exempelvis förmögenhetsbrott utan samband med bilkörning — har normalt inte föranlett återkallelse men kan ha medfört avslag på ansökan om körkort. Beträffande körkortsingripande anser sig kommittén ha kunnat finna att länsstyrelserna i allmänhet intog en mera liberal inställning än regeringsrätten. När det gäller olika slag av brott som har beaktats i ärenden om körkortsingripande anför kommittén bl. a. att brott mot alkoholförfattningar — såsom olaga spritsmuggling och olaga försäljning av sprit — regelmässigt har föranlett återkallelse. Detsamma tycks gälla beträffande olaga befattning med narkotika. Brott som har förutsatt användning av bil, brott som främjats av sådan användning eller som på annat sätt har haft samband med bilkörning har också medfört körkortsåterkallelse. Som exempel kan nämnas olovlig jakt från motorfordon, stöld med bil som hjälpmedel, häleri i samband med bilkörning, försäkringsbedrägeri (arrangering av skador på bil i syfte att få ut försäkringsersättning), urkundsförfalskning avseende körkort, bedrägeri med användning av förfalskat körkort samt våldtäkt och medhjälp till våldtäkt i bil.

Vetenskapliga undersökningar

Kommittén erinrar om att de sociala och psykologiska faktorernas betydelse för beteendet i trafiken är ett ofta behandlat ämne inom trafiksäkerhetsforskningen. Det vanliga tillvägagångssättet har varit att man har valt ut en grupp förare som har varit belastade med trafikolyckor eller trafikförseelser och en grupp förare som inte har varit belastade på detta sätt. Man har sedan undersökt i vilken utsträckning personer i de båda grupperna har förekommit i olika social- och kriminalregister.

Därvid har man funnit att de förare som har varit belastade med olyckor eller förseelser har förekommit i registren oftare än förare som har varit fria från belastningar. Resultaten, som enligt kommitténs uppgift är relativt entydiga, har antagits ge stöd åt de båda engelska forskarna Tillmans och Hobbs' uttalanden i slutet på 1940-talet att "en människa kör som hon lever".

Tillmans och Hobbs' undersökningar har kritiserats för metodologiska brister, och kommittén nämner exempel på några punkter i kritiken, t. ex. att vederbörande undersökare i vissa fall hade varit medveten om till vilken grupp resp. förare hörde, ett förhållande som kan antas ha påverkat bedömningen.

Tillmans och Hobbs' resultat gav 1953 års trafiksäkerhetsutredning anledning att genomföra några undersökningar i Sverige. En av dem gällde ett urval taxiförare i Stockholm. Trafiksäkerhetsutredningen anförde sammanfattningsvis att personer som i sin allmänna livsföring inte iakttar tillbörlig hänsyn till sina medmänniskor eller som i annat fall visar prov på en ansvarslös inställning och en bristande social anpassning påfallande ofta visar samma negativa egenskaper när de uppträder som motorfordonsförare. Utredningen uttryckte detta samband på liknande sätt som Tillman och Hobbs, nämligen att en människa i allmänhet kör som hon lever.

Trafikmålskommittén refererar kritik som har riktats mot undersökningarna och presenterar också själv kritiska omdömen om dem. Kommitténs uttalanden om den undersökning som avsåg taxiförare går bl. a. ut på att hänsyn inte hade tagits till att trafikintensiteten och därmed medelantalet olyckor hade varierat starkt mellan begynnelsen och slutet på den 15 år långa undersökningsperioden, att undersökningen gav en felaktig bild — för hög representation i den olycksbelastade gruppen — av de unga förarna och att utredningens antaganden om körsträckans fördelning på olika grupper är tveksamma. Vidare pekar kommittén på att utredningen — när slutsatserna av undersökningen redovisas — utgått från fel sambandsriktning, dvs. från olycksbelastning och förseelser till brottslighet utan trafikanknytning. I körkortsärenden utgår man däremot vid bedömningen från brottsligheten och söker utifrån bl. a. denna förutsäga vederbörandes trafikbeteende. Genom den metod som utredningen använde har ett statistiskt felslut gjorts.

Mot bakgrund av det anförda menar trafikmålskommittén, att trafiksäkerhetsutredningens modifierade slutsats "att en människa i allmänhet kör som hon lever" inte framstår som övertygande. Vad undersökningarna i de flesta fall visar är att det endast är en mindre del av individer med trafikbrottsbelastning eller hög olycksbelastning som också döms för andra brott än trafikbrott. Frågan om det finns några olycksbenägna förare som kan identifieras med sociala bakgrundsvariabler kan enligt kommitténs mening inte anses besvarad genom dessa utredningar.

Trafikmålskommittén har också låtit utföra egna undersökningar till belysning av frågan om sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet. Undersökningar har sålunda genomförts vid psykologiska institutionen vid Uppsala universitet och har letts av professorn Ingmar Dureman, som har varit expert i kommittén. De har publicerats i SOU 1971: 81 och därefter i reviderad form i promemorian (Ds Ju 1972: 31) Kriminalitet och trafikbrott. I fråga om resultaten av undersökningarna skall här nämnas vissa sammanfattande siffror, medan jag får hänvisa till promemorian när det gäller undersökningarnas uppläggning och detaljresultaten. Undersökningsmaterialet avsåg i den första etappen personer som under åren 1965—1968 antingen hade dömts till påföljd som antecknats i det allmänna kriminalregistret eller under samma tid hade erhållit åklagares beslut om åtalsunderlåtelse. Vissa begränsningar gjordes sedan med hänsyn bl. a. till att urvalet inte omfattade sådant trafikbrott som ensamt eller i förening med annat brott skulle ha lett till bötespåföljd.

Enligt promemorian hade av de personer som under något av åren 1965—1968 begått brottsbalksbrott följande andelar under samma år gjort sig skyldiga till trafikbrott (brott mot trafikbrottslagen): vid misshandel ca 30 %, vid stöld ca 28 %, vid tillgrepp av fortskaffningsmedel 76 % och vid bedrägeri ca 23 %. Av dem som under 1965 hade begått brottsbalksbrott gjorde sig följande skyldiga till brott mot trafikbrottslagen under åren 1966—1968: vid misshandel ca 27 %, vid stöld ca 31 %, vid tillgrepp av fortskaffningsmedel ca 49 % och vid bedrägeri ca 24 %. Om sådana personer beträffande vilka trafikbrottet utgjordes enbart av olovlig körning räknas bort blir motsvarande andelar ca 19 %, 23 %, 31 % resp. 15 %.

Betydande skillnader mellan personer som hade återfallit och personer som inte hade återfallit i brottsbalksbrott noterades. Av de personer som hade begått brott mot brottsbalken och återfallit i sådant brott gjorde sig ca 58 % skyldiga till trafikbrott mot ca 10 % i den delgrupp som inte hade återfallit i brottsbalksbrott under samma period.

Någon undersökning som möjliggör en direkt jämförelse mellan den av kommittén redovisade undersökningen och normalpopulationen av förare föreligger inte.

Kommitténs slutsatser

Kommittén menar att det mot bakgrunden av det material som har redovisats av kommittén och i tidigare undersökningar inte är möjligt att med någon större grad av sannolikhet ange i vilken mån personer med annan brottslighet än trafikbrott också från trafiksäkerhetssynpunkt markant avviker i negativ riktning från normaltrafikanten. Vidare erinrar kommittén om att man i nuvarande rättstillämpning särskilt beaktar aggressiva tendenser hos den brottslige. Enligt denna uppfatt-

ning kan en person som utanför trafiken visar aggressiva tendenser också antas vara aggressiv i trafiken. Kommittén menar att det inte finns något vetenskapligt belägg för att nuvarande praxis enligt vilken våldsbrott ges en särställning vid prövningen av körkortsansökningar och frågor om körkortsåterkallelser är riktig. Snarare anses de undersökningar som nu har verkställts visa att man från trafiksäkerhetssynpunkt inte kan göra någon skillnad mellan olika brottstyper. Det finns enligt kommittén knappast något egentligt stöd för uppfattningen att viss brottslighet har större värde än annan brottslighet när det gäller att förutsäga en persons trafikfarlighet, och det anses inte möjligt att identifiera s. k. olycksbenägna förare med hjälp av sådana sociala faktorer som det här är fråga om. Kommittén föreslår mot bakgrund av det anförda att allmän brottslighet i fortsättningen inte skall användas som urvalsinstrument för förare.

Kommittén har också övervägt om det från trafiksäkerhetssynpunkt finns skäl att ersätta allmän brottslighet som urvalsinstrument med en mera allmän personlighetsundersökning. Frågan har ställts om det är möjligt att med utgångspunkt i personlighetskaraktären göra uttalanden om en persons trafikfarlighet. Även denna fråga har utretts genom kommitténs experter. Kommitténs slutsats blir att det inte är möjligt att lägga enbart en allmän personlighetsbedömning till grund för ett ställningstagande i en körkortsfråga. Kunskaperna om förhållandet mellan personligheten och körbeteendet är alltför begränsade.

3.2.2 Nykterhetskravet

Praxis

Kommittén redovisar viss praxis hos länsstyrelserna i fråga om de bedömningsprinciper som har tillämpats i körkortsärenden när det gäller personer som har straffats för fylleri. Redovisningen är hämtad ur fylleristrafutfredningens betänkande (SOU 1968: 55) Bot eller Böter och hänför sig alltså liksom redovisningen av allmän brottslighets betydelse i körkortsärenden till tiden före länsrätternas tillkomst. Redogörelsen innehåller väsentligen följande.

När det gällde att ta ställning till om en för fylleri straffad körkortsökande var uppenbart skötsam syntes nykterhetsnämndens utlåtande tillmätas avgörande betydelse. Om vederbörande enligt detta hade befunnits skötsam ansåg några länsstyrelser, att det inte var nödvändigt att kräva viss prøvotid. Flertalet iakttog dock sådan. En länsstyrelse uppgav tiden till nio—tolv månader, i särskilda fall omkring sex månader. Andra länsstyrelser gjorde väntetiden beroende av antalet fylleriförseelser, varvid en förseelse medförde väntetid ett år, två eller flera ett och ett halvt till två år. Fylleristrafutfredningen konstaterade att eftersom lämplighetsprövningen sker från fall till fall måste en körkortssökande, även om hans allmänna livsföring inte ger anledning till någon allvarli-

gare anmärkning, räkna med möjligheten att körkortsmyndigheten kommer att göra körkortsutfärdandet beroende av viss tids skötsamhet i nykterhetskänseende efter en fylleriförseelse.

När det gällde körkortshavare som gjort sig skyldiga till fylleri visade undersökningen att sådan förseelse regelmässigt ledde till att yttrande inhämtades från nykterhetsnämnden. Framkom inga negativa omständigheter utöver fylleriförseelsen lades ärendet i allmänhet ad acta. Varning meddelades dock i vissa fall. Visade utredningen att föraren var allmänt misskötsam återkallades i regel körkortet. Tre eller flera fylleriförseelser under en tvåårsperiod ansågs allmänt visa sådan opålitlighet att återkallelse blev följden, liksom då någon som hade erhållit varning återföll inom två år. Återkallelsetiden bestämdes ibland till kortare tid än ett år. Så kunde bli fallet om återkallelsebeslutet meddelades förhållandevis långt efter förseelsen. Förarens personliga förhållanden — såsom behovet av körkort för förvärvsarbete, återanpassning eller familjens försörjning — kunde också leda till att tiden sattes ned.

Fylleristrafikutredningen ansåg sig kunna konstatera, att länsstyrelserna i allmänhet ställde större krav på skötsamheten i nykterhetskänseende hos en körkortsaspirant än hos en person som redan hade förvärvat körkort. Man menade att bl. a. det beroende av körkort som innehavet hade medfört och hänsynen till återanpassning kunde motivera att en sådan skillnad gjordes.

Vetenskapliga undersökningar

Kommittén refererar de undersökningar som 1953 års trafiksäkerhetsutredning presenterade i betänkandet Trafiksäkerhet II (SOU 1957: 18). Trafiksäkerhetsutredningen lät själv genomföra tre olika undersökningar. Sammanfattningsvis blev resultatet att av olycksbelastade förare var en relativt stor andel antecknad även för fylleriförseelser, medan denna andel var liten i fråga om de i mindre grad olycksbelastade förarna. Vidare framkom att av förare som dömts för fylleri hade en stor andel också gjort sig skyldiga till rattfylleri.

Trafiksäkerhetsutredningen redovisade därjämte även några undersökningar som utförts av 1944 års nykterhetskommitté och 1949 års trafiknykterhetsutredning.

Trafiksäkerhetsutredningen fann av undersökningarna att personer som visar höggradig misskötsamhet i nykterhetskänseende påfallande ofta också visar en bristande förmåga till social anpassning i allmänhet och därjämte en olycksbelastning i trafiken som väsentligt överstiger den normala. Ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt var det därför enligt utredningens mening synnerligen angeläget att man såg till att personer som har nykterhetsanmärkningar inte får uppträda som motorfordonsförare.

Trafikmålskommittén kritiserar trafiksäkerhetsutredningens under-

sökningar bl. a. för att utredningen utgått från en viss grupp trafikbrottslingar och undersökt förekomsten av annan brottslighet inom gruppen. Det korrekta tillvägagångssättet är enligt kommitténs mening att man utgår från en grupp fylleribelastade personer och undersöker den gruppen i de avseenden som är av intresse. Det föreligger med andra ord samma slags metodfel som beträffande de tidigare undersökningar som har gjorts i fråga om allmän brottslighets betydelse för förarurvalet och som kommittén har kritiserat på samma grund.

Trafikmålskommittén har med hänsyn till sin angivna inställning till de företagna fylleriundersökningarna redovisat en ny undersökning som avsåg ett visst antal fylleribelastade personer. Undersökningen företogs under våren 1970 av en juris studerande under ledning av en av experterna i kommittén, professorn Knut Sveri. Resultaten publicerades som en tillämpningsuppsats under titeln "384 fylleristers körkort". Undersökningen redovisas i del 1 (SOU 1972: 70) av kommitténs betänkande.

De 384 personer som undersökningen avsåg hade tagits ut genom ett av fylleristraffutredningen stickprovvis gjort urval. Av dessa innehade 222 personer körkort medan 11 hade haft körkort men fått det återkallat. Någon kontrollgrupp fanns inte.

Som sammanfattning av undersökningsresultaten kan upplysas att av dem som hade eller hade haft körkort hade 42 gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Av dessa hade 27 ingen fylleriförseelse antecknad före det första trafiknykterhetsbrottet, medan åtta av dem hade en fylleriförseelse antecknad. Två fyllerianteckningar fanns beträffande fem personer och fyra sådana anteckningar beträffande två personer.

Särskilda tabeller ställdes upp för att söka visa om det förelåg ett samband mellan ett ökande antal fylleriförseelser å ena sidan och ett ökande antal brott mot TBL eller vägtrafikförordningen (1951: 648) å den andra, men något sådant samband kunde inte konstateras.

Kommitténs slutsatser

Kommittén uttalar sammanfattningsvis om gjorda undersökningar att de inte kan sägas ha visat någon starkare samförekomst av fylleri och trafiknykterhetsbrott. Inte heller mellan fylleri och annan trafikbrottslighet än trafiknykterhetsbrott har det kunnat klarläggas att något egentligt samband föreligger. Fylleriförseelsen som urvalsmetod när det gäller att urskilja personer med onyktert levnadssätt har ett begränsat värde. Det är också otillfredsställande att den legala väntetiden efter begånget fylleri — eller trafiknykterhetsbrott — är olika för den som tidigare inte fått körkort återkallat på grund av fylleri eller trafiknykterhetsbrott (två år enligt 17 § andra stycket KKK) resp. för den vars körkort förut återkallats på sådan grund (ett år enligt 56 § andra stycket KKK).

Enligt kommitténs mening står det klart att det finns personer som måste uteslutas från rätten att föra motorfordon på grund av att de

missbrukar alkohol eller andra ämnen med berusningseffekt. Även om presumptionen att den som sakfällts för fylleri är misskötsam och därmed trafikfarlig inte har tillräckligt saklig grund måste förhållandet betraktas som allvarligare om vederbörandes alkoholvanor blivit sådana att han är att beteckna som alkoholmissbrukare. Kommittén har därför stannat för principen att körkort skall vägras — eller i förekommande fall återkallas — om föraren missbrukar alkoholhaltiga drycker och han inte på grund av särskilda omständigheter kan förväntas följa bestämmelserna om nykterhet i trafiken. Den föreslagna regeln avses alltså ge uttryck för att körkortshavarens förhållande till trafiken skall påverka körkortsbeslutet. Särregeln om fylleriets betydelse bör tas bort. I terminologiskt avseende anknyter kommittén till nykterhetsvårdslagen (1954: 579). Med alkoholmissbruk avses alltså att någon inte blott tillfälligt använder alkoholhaltiga drycker till uppenbar skada för sig eller annan (1 § nykterhetsvårdslagen). Frågan om så är förhållandet bör avgöras i enlighet med den praxis som har utvecklats inom nykterhetsnämnderna. Läkare bör höras.

Den föreslagna presumptionen att alkoholmissbrukare skall vägras körkort blir med kommitténs förslag inte ensam avgörande. Såsom nämnts får körkort beviljas även för sådan missbrukare, om det på grund av särskilda skäl kan antas att vederbörande kommer att följa bestämmelserna om nykterhet i trafiken. De föreslagna reglerna har alltså avfattats så att det, sedan alkoholmissbruk väl konstaterats föreligga, skall visas omständigheter som ger anledning till antagande att vederbörande kommer att avhålla sig från trafiknykterhetsbrott. Omständigheter som talar för en positiv prognos kan — anmärker kommittén — endast med svårighet presteras av den som inte förut har haft möjlighet att uppträda i trafiken. I dessa fall måste prognosen grundas på en så långt möjligt allsidig prövning av vederbörandes situation. De av läkare och nykterhetsnämnd insatta åtgärderna och 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 nykterhetsorganisationer. Vid utredningen bör i så stor utsträckning som möjligt anlitas specialister, t. ex. läkare på alkoholpoliklinik. Avgörande betydelse skall alltså tillmätas de utlåtanden som läkare och nykterhetsnämnder avger. Kör- och omdömesförmåga bör dessutom i viss utsträckning kunna bedömas av körskollärare vid körkortsutbildningen och av förarprövare vid körkortsprov. I svårbemästrade fall bör också den trafikkonsulentorganisation som kommittén föreslår kunna anlitas.

Utöver de fall av alkoholmissbruk som nu har behandlats nämner kommittén situationer där alkoholmissbruk har lett till fysisk eller psykisk sjukdom eller skada av detta slag. I sådana fall bör körkort vägras.

Kommittén har vidare ansett det motiverat att i sitt lagförslag uttryckligen ange, att missbruk av annat berusande eller bedövande ämne än alkohol skall bedömas på samma sätt som alkoholmissbruk. Även vid nu aktuellt missbruk skall det enligt förslaget för körkort krävas en positiv prognos som visar att föraren kan avhålla sig från att uppträda påverkad i trafiken. Missbruket bör konstateras av läkare. Fortsatta erfarenheter och vetenskapliga framsteg kan förväntas öka möjligheterna att ställa korrekta diagnoser. Kommittén betonar att det är den aktuella situationen som skall vara avgörande. Det förhållandet att en person tidigare har missbrukat narkotika får inte hindra honom från att få körkort om han har återanpassats socialt.

Kommittén betonar som helhet vikten av en nyanserad beslutspolitik. Körkortsmyndigheterna och de sociala organen måste utöva ett förtroendefullt samarbete.

3.2.3 Olovlig körning

Kommittén diskuterar den gällande tvåårsspärren för erhållande av körkort efter olovlig körning och framhåller att regeln ofta har kritiserats. Det har betonats att den är alltför stel för att kunna tillämpas efter sin ordalydelse. Detta har lett till att bestämmelsen, trots sin mycket kategoriska formulering, har fått en skiftande tillämpning i praxis, något som har framkommit bl. a. vid de besök som kommittén har 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 inte ungdomar som ännu inte hade 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 återkallelsesammanhang. Det har vidare framhållits, att olovlig körning kan vara av mycket skiftande slag. Den kan avse allvarliga överträdelse av en person som har vägrats körkort, men också det ofta jämförelsevis godartade beteendet att en pojke har trimmat sin moped så att den definitionsmässigt har blivit en lätt motorcykel.

Kommittén finner mot bakgrunden av de redovisade argumenten att olovlig körning inte bör föranleda obligatorisk körkortsspärr. Bedömningen bör 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.

3.3 Lämplighetsutredning

Kommittén anmärker inledningsvis att det av polisen utfärdade lämplighetsintyget spelar en central roll i det system som f. n. tillämpas för förarurval. Detsamma gäller också i fråga om det yttrande som nykterhetsnämnden skall avge till polismyndigheten i samband med att lämplighetsintyget utfärdas. Lämplighetsintyg avges i samtliga ärenden om körkortsgivning, och polismyndighets yttrande inhämtas dessutom i vissa mål om körkortsingripande. I det övervägande antalet fall består lämplighetsintyget i samband med körkortsgivningen av ett konstaterande från polisens sida att det inte finns någon anmärkning mot vederbörande antecknad. Detta innebär i praktiken att intyget grundas på en slagning i de register som polisen har tillgängliga. Centraliseringen av polisens personella resurser har nämligen medfört att polisens personkännedom numera är mera begränsad än tidigare. Kommittén har övervägt om polisen har möjlighet att — utöver registeruppgifter — bidra till utredningen om en persons lämplighet som bilförare och har funnit att så inte är fallet. Polisens bidrag kan främst bestå i en undersökning av om vederbörande har alkoholproblem eller andra sociala störningar. I dessa frågor torde det emellertid vara naturligare att utredningsarbetet utförs av de kommunala vårdorganen. Kommitténs slutsats blir att det inte finns någon anledning att i fortsättningen efter en schablonregel inhämta yttranden från polisen vid körkortsgivningen eller i frågor om körkortsingripande. Om däremot en länsstyrelse eller länsrätt i något fall — inom ramen för sin allmänna skyldighet att utreda varje körkortsärende — anser det lämpligt med polisutredning bör sådan göras.

I fråga om andra sociala avvikelser än brott är det främst de kommunala vårdorganens register som är av intresse. Beträffande alkoholmissbruk finns hos nykterhetsnämnderna information, som innehåller betydligt fler uppgifter än det av riksskatteverket förda särskilda straffregistret rörande fylleri och vissa andra brott. Det är därför ofrånkomligt att även i fortsättningen införskaffa information om alkoholproblem från lokala vårdregister. Även i fråga om andra sociala avvikelser — t. ex. narkomani och mentalsjukdom — har de kommunala socialnämnderna viss information. Central registrering — motsvarande den som sker genom det särskilda straffregistret för fylleri — saknas här. Också information i nu angivet avseende bör därför enligt kommittén inhämtas från de lokala vårdregistren.

I tveksamma fall bör det lokala socialorganet utföra en socialutredning. Särskild trafikexpertis kan därvid behöva användas. I enklare utredningsfall bör undersökningen göras av trafikkonsulent. Är frågan särskilt komplicerad bör universitetskliniker kunna anlitas. Yttrandet bör inte — såsom f. n. är fallet — innehålla uttalande om vederbörandes eventuella trafikfarlighet. Det skall i stället avse en beskrivning av

eventuellt förekommande sociala avvikelser i form av alkohol- eller narkotikamissbruk etc.

Som framgått av det tidigare anförda har kommittén funnit att uppgifter om annan brottslighet än trafikbrott har ett begränsat värde för bedömningen av en persons framtida uppträdande i trafiken. Emellertid kan i vissa lägen framför allt en serie av svårare brott ge anledning till en närmare utredning av frågan om en persons förutsättningar för att förvärva körkort. Kommittén anser därför att körkortsorganet i samband med körkortsgivningen bör införskaffa utdrag från de centrala kriminal- och polisregistren. Även information från det centrala körkortsregistret bör inhämtas.

Sammanfattningsvis bör enligt kommitténs mening polisens nuvarande lämplighetsutredning avskaffas och yttrande från polisen infordras endast i undantagsfall. Information från centrala brottsregister, körkortsregistret och från lokala socialvårdsorgan skall anskaffas i alla ärenden om körkortsgivning och i vissa fall av ifrågasatt körkortsingripande.

3.4 Kvalificerad förarutredning

Kommittén erinrar om att någon metod för en mera ingående trafiksäkerhetsbedömning av körkortsaspiranter och körkortshavare inte finns utarbetad. Kommittén har därför sett det som en central fråga att utreda möjligheterna till olika urvals- och diagnosticeringsmetoder. Bl. a. lämnas i kommitténs expertundersökningar (SOU 1972: 72) en redogörelse för olika lämplighetstestningar av speciella förarkategorier. Sådana används sedan länge i betydande utsträckning i bl. a. Västtyskland och Österrike. Bland de kategorier som där testas kan nämnas förare med upprepade olycksfall eller trafikbrott, personer som trots upprepade försök inte har klarat av uppkörning, äldre personer som har för avsikt att ta körkort, personer med fysiska eller psykiska handikapp och ungdomar som av skilda anledningar vill ta körkort före uppnådd minimiålder. Testningarna innefattar dels en psykologisk bedömning med intervju, intelligenstag, personlighetstest och attitydtest, dels ett utvidgat praktiskt förarprov. Vid detta senare prov sker körning längs en förutbestämd rutt, varunder observationer av förarens uppträdande i olika trafiksituationer görs för att sedan analyseras och skattas efter ett bestämt standardmönster. Provet och den psykologiska undersökningen utnyttjas som grund för en helhetsbedömning av föraren.

Med utgångspunkt i de gjorda undersökningarna drar kommittén slutsatsen att psykologiska test av beskrivet slag inte kan ligga till grund för beslut i körkortsfrågor. Däremot anser kommittén att ett utvidgat praktiskt förarprov kan vara till hjälp när det gäller att bedöma vissa grupper framtida uppträdande i trafiken. Syftet med ett sådant prov skall

vara att ge bättre underlag för de bedömningar som skall göras i fråga om framför allt praktiska färdigheter.

Bland de grupper som kan tänkas bli föremål för det utvidgade provet nämner kommittén

- personer som efter ett körkortsingripande önskar att på nytt förvärva körkort,
- personer som har gjort sig skyldiga till sådan upprepad brottslighet som kan anses utgöra tecken på varaktig asocialitet,
- personer som trots upprepade försök inte har klarat det vanliga förarprovet.

Det utvidgade förarprovet skall alltså enligt kommitténs förslag utgöra det centrala momentet i en särskild förarutredning. Den i bl. a. Västtyskland brukade metoden att för provet använda en särskilt utvald körsträcka varunder iakttagelser görs rekommenderas. För att t. ex. bedöma varför en körkortsaspirant inte har klarat av det vanliga förarprovet och för att utreda om några åtgärder kan vidtas i ett sådant fall för att förbättra körbeteendet kan emellertid också andra undersökningsmetoder komma i fråga, t. ex. ett begåvningsstest eller ett psykomotoriskt test. Kommittén betonar att den utredning som skall verkställas i normalfallet inte bör användas för att hindra en person från att uppträda i trafiken. Utredningen bör i stället främst ses som en startpunkt för en rehabiliteringsverksamhet, dvs. som en hjälp att få körkort eller behålla ett redan förvärvat körkort. För flertalet av de metoder som kan komma till användning vid utredningen gäller att ett utvecklingsarbete måste äga rum innan de kan börja tillämpas i stor skala i det praktiska trafiksäkerhetsarbetet.

När det gäller det praktiska utförandet av provet föreslår kommittén att trafikkonsulenter skall medverka.

3.5 Trafikkonsulenter

Kommittén finner det vara en brist att det i Sverige inte finns något särskilt sakkunnigorgan som kan utreda körkortsfrågor. I det föregående har ett flertal gånger nämnts att kommittén förordar att särskilda befattningshavare tillsätts inom ett system för ökad förarkontroll. Befattningshavarna kallas av kommittén för trafikconsulenter. Dessa skulle ha följande uppgifter, nämligen att

- delta i kontrollen och rehabiliteringen av dem som vill erhålla körkort efter körkortsåterkallelse eller körkortsindragning,
- avge sakkunnigutlåtanden om förarlämpligheten,
- medverka i ett pricksystem genom att bl. a. överväga rehabiliteringsåtgärder för personer som har uppnått visst antal prickar, lämna information om pricksystemet, undersöka om villkorlig återkallelse resp. ovillkorlig återkallelse krävs för att förhindra återfall,

medverka i kontrollen av förare beträffande vilka man har beslutat om villkorlig körkortsåterkallelse,

medverka i utformningen av rehabiliteringsprogram, kurser och samtalsbehandling — enskilt eller i grupp — för personer som har fått villkorlig körkortsåterkallelse eller som i annat fall behöver förbättra sina trafikfärdigheter.

Som konkret exempel på en av trafikkonsulenternas uppgifter nämner kommittén medverkan i de mera ingående undersökningar som skall utgöra del av det utvidgade förarprov som föreslås i vissa fall. Det kan bli aktuellt att trafikkonsulenten övertar det teoretiska eller praktiska förarprovet. Kommittén nämner också möjligheterna att genom psykologiska testmetoder diagnosticera trafikanter som kan antas utgöra en trafiksäkerhetsrisk och förordar att vissa tester skall ingå i det särskilda förarprovet.

Mot den angivna bakgrunden har kommittén övervägt vilka krav som skall ställas på en trafikkonsulent. För medverkan i förarprov krävs kompetens att utföra sådant prov. I övrigt bör han ha förmåga att ta hand om det klientel som är aktuellt i sammanhanget. Kunskaper i trafikpsykologi synes vara värdefulla. Han bör vidare vara väl förtrogen med trafikskolornas undervisning och med de krav som ställs vid förarprovning. Han bör också vara insatt i praxis i trafikmål. Kommittén har funnit att det f. n. inte finns någon befattningshavare som uppfyller de angivna kraven. Behovet av personal kan täckas antingen genom att psykologisk utbildning ges personer med praktisk erfarenhet av förarprov eller också genom att psykologer anställs. Enligt utredningens mening torde övervägande skäl tala för att i konsulentorganisationen bör ingå personer med grundlig psykologutbildning, och kommittén förordar därför att vissa konsulenter skall vara psykologer. Det torde emellertid vara lämpligt att till konsulentorganisationen knyta även personer som har praktisk erfarenhet av förarutbildning och förarprov. Dessa personer bör under den psykologutbildade konsulentens ledning kunna förvärva sådana allmänpsykologiska kunskaper att de i princip kan fullgöra de arbetsuppgifter som enligt kommitténs förslag skall vila på en trafikkonsulent. Det kan också vara lämpligt att i varje län någon läkare ges sådan trafikutbildning att han som konsult kan medverka i undersökningar av fall som kräver särskilda medicinska kunskaper.

Kommittén har också övervägt var trafikkonsulenterna skall placeras organisatoriskt. De närmast liggande alternativen är statens trafiksäkerhetsverk resp. länsstyrelserna. Efter ingående överväganden förordar kommittén att trafikkonsulenterna knyts till trafiksäkerhetsverkets lokalorganisation. Antalet konsulenter uppskattas till 30. För samordning och ledning av verksamheten föreslås därutöver, att vart och ett av verkets sju distriktskontor tilldelas en förste trafikkonsulent och verkets centrala förvaltning två konsulenter. Det sammanlagda antalet konsulenter skulle alltså uppgå till 39.

3.6 Grunderna för körkortsingripande

3.6.1 Inledning

Kommittén behandlar utförligt olika aspekter på körkortsingripandet. Övervägandena avser såväl principiella frågeställningar som olika detaljfrågor. I terminologiskt avseende skiljer kommittén mellan körkortsindragning och körkortsåterkallelse. Körkortsindragning används som term för ingripande av medicinska, administrativa eller därmed jämförbara skäl. Körkortsåterkallelse används som beteckning på ingripande som sker i anledning av trafikbrott.

3.6.2 Körkortsindragning

Kommittén föreslår att körkort skall kunna dras in i fem olika fall (2 kap. 1 § förslaget till lag om körkort), nämligen

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

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

3. om körkortshavaren inte efterkommer föreläggande att inkomma med läkarintyg, bevis rörande sina teoretiska kunskaper eller praktiska färdigheter eller föreläggande att genomgå undersökning hos trafikkon-sulent,

4. om körkortshavaren inte efterkommer föreläggande att byta ut körkort,

5. om körkortshavaren begär att körkortet skall dras in.

De föreslagna bestämmelserna om indragning av körkort knyter an till de krav som enligt kommittén bör ställas upp som förutsättning för att körkort skall beviljas. Kommitténs förslag när det gäller indragning av körkort överensstämmer i stort med vad som gäller i dag enligt KKK. Undantag utgör — som en konsekvens av kommitténs förut berörda principiella inställning i fråga om förarurvalet — förslaget i den del det berör nykterhetskravet.

Vad gäller de olika indragningsgrunderna kan med utgångspunkt i vad nu har sagts framhållas följande.

Punkten 1 — indragning på grund av sjukdom eller skada — överensstämmer i sak med 51 § första stycket 7 KKK. Punkten 2 — indragning i annat fall när körkortshavaren inte uppfyller de krav som gäller för att erhålla körkort — knyter an till reglerna för beviljande av körkort. Under denna punkt faller bl. a. indragning av körkort på grund av alkoholmissbruk. Har missbruket gått så långt att förarens fysiska och psykiska resurser satts ned kan indragningsgrunden under punkt 1 i stället bli aktuell. Bedömningen av den som missbrukar andra medel än alkohol — t. ex. narkotika — skall ske enligt samma grunder som i fråga

om den som missbrukar alkohol. Punkten 3 — underlåtenhet att följa vissa förelägganden — har sin förebild i de bestämmelser som i dag finns i 51 § första stycket 8 KKK. Dock kan enligt angivna bestämmelser i KKK körkortshavaren föreläggas att komma in med lämplighetsintyg från polisen. Med hänsyn till att kommittén — som framgått av redogörelsen för förslagen angående lämplighetsprövningen — förordat att lämplighetsintyget skall avskaffas saknas motsvarighet härtill i punkt 3 av förslaget. Punkten 4 avser underlåtenhet att följa föreläggande om utbyte av körkort och uppges av kommittén vara föranledd av pågående utbyte av körkort till ny typ. Denna punkt saknar motsvarighet i gällande rätt, beroende på att frågan där har lösts på ett principiellt annorlunda sätt, nämligen så att gammalt körkort som inte byts ut före utgången av 1976 blir ogiltigt. Punkt 5 — indragning av körkort på grund av innehavarens egen begäran — motsvaras av 51 § första stycket 10 KKK.

3.6.3 Körkortsåterkallelse

Kommittén föreslår att körkort skall kunna återkallas i fem olika fall (3 kap. 1 § förslaget till lag om körkort), nämligen

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § TBL, varmed avses grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott (rattfylleri och rattonykterhet),

2. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 5 § TBL (smitning från olycksplats) och brottet från trafiksäkerhetssynpunkt är av allvarigare beskaffenhet,

3. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott varigenom han vid förande av motordrivet fordon i inte ringa mån åsidosatt en för trafiksäkerheten grundläggande regel,

4. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott varigenom han vid färd med motordrivet fordon i annat fall i väsentlig mån äventyrat trafiksäkerheten.

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

Kommittén föreslår alltså att till grund för körkortsåterkallelse skall läggas endast trafikbrott. Förslaget bygger i denna del på kommitténs uppfattning att körkortsåterkallelse inte skall grundas på sociala kriterier och allmän brottslighet.

I fråga om de enskilda återkallelsegrunderna kan anmärkas följande.

Punkt 1 har i princip sin motsvarighet i nu gällande bestämmelser — 51 § första stycket 1 och 2 KKK. Återkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott skall enligt förslaget få underlåtas, om körningen har avsett

kortare flyttning av fordonet på gård, parkeringsplats eller därmed jämförbart område och risken för trafikolycka har varit obetydlig.

Punkt 2 har också motsvarighet i gällande rätt, främst 51 § första stycket 2 KKK, men även 51 § första stycket 4 eller 6 KKK kan bli tillämpliga vid smitning. Förslaget innefattar emellertid i fråga om körkortsåterkallelse vid sådant brott betydelsefulla ändringar i förhållande till vad som gäller nu. Återkallelse skall nämligen enligt förslaget ske endast om brottet från trafiksäkerhetssynpunkt är av allvarigare beskaffenhet. Denna begränsning saknas i nuvarande bestämmelser, och kommittén sammanfattar dagens praxis så att varje form av smitning leder till körkortsåterkallelse. Enligt kommitténs mening har smitningsbrottet ofta inte anknytning till trafiksäkerhetsintresset. Kommittén anser därför att nuvarande praxis bör nyanseras och grundas på trafiksäkerhetsskäl. Genom kommitténs förslag behöver körkortsmyndigheten inte heller göra en självständig prövning av vållandefrågan i de fall sådan inte har gjorts i straffrättsfrågan till följd av att bestämmelserna i 5 § TBL om smitning är tillämpliga på den som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av trafikolycka och obehörigen avlägsnat sig därifrån.

I punkt 3 föreslagna regler om körkortsåterkallelse när körkortshavaren vid förande av motordrivet fordon i inte ringa mån har åsidosatt en för trafiksäkerheten grundläggande regel har sin närmaste motsvarighet i de regler som i dag gäller enligt 51 § första stycket 4 KKK. Skillnaden kan enligt kommittén sägas ligga i att gällande bestämmelse utgår från trafikfarligheten hos den aktuella överträdelsen, medan förslaget riktar sig mot typfarligheten hos det slag av överträdelse som det är fråga om. Praxis har emellertid lett till att vissa typfall har utbildats. Som exempel kan nämnas 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. Enstaka hastighetsöverträdelse föranleder däremot f. n. sällan körkortsingripande. Kommittén erinrar om att chefen för justitiedepartementet i 1970 års tilläggsdirektiv till kommittén uttalade bl. a. att kommittén borde undersöka förutsättningarna och formerna för körkortsingripanden vid vissa typer av allvarliga trafiköverträdelser, såsom 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. Kommittén diskuterar bl. a. om det finns trafikbrott som är lämpade för en renodlat objektiv bedömning — dvs. ett naket konstaterande att en återkallelsegrundande överträdelse har ägt rum — utan att man beaktar överträdelsens subjektiva sida eller trafikfaran i det enskilda fallet. Enligt kommitténs mening måste resas bärande invändningar mot en sådan bedömning som grund för ett så allvarligt in-

gripande som en körkortsåterkallelse utgör. Däremot är kommittén av den bestämda uppfattningen 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 utan markering av utskjutande last. Vid överträdelse av nu exemplifierade regler bör enligt kommitténs mening följa körkortsåterkallelse oavsett om överträdelserna bedöms vara av förseelsekaraktär eller om den anses utgöra vårdslöshet i trafik. Undantag från kravet på körkortsingripande bör emellertid kunna göras, t. ex. vid svårigheter att i halt väglag stanna ett tungt fordon eller då en oväntad manöver från en annan trafikant har tagit förarens uppmärksamhet från en trafiksignal eller ett vägmärke. Kommittén menar att det torde vara realistiskt att räkna med att en skärpning av återkallelsesystemet i enlighet med förslaget kommer att medföra ökad respekt för de grundläggande trafikreglerna.

Punkt 4 i förslaget innebär att körkortsåterkallelse skall kunna ske när körkortshavaren i annat fall än som följer av punkterna 1—3 har gjort sig skyldig till brott varigenom han vid färd med motordrivet fordon i väsentlig mån har äventyrat trafiksäkerheten. Denna punkt avses tillsammans med punkt 3 ersätta nuvarande bestämmelser i 51 § första stycket 4 KKK. Därjämte avses den föreslagna punkt 4 ersätta även återkallelsegrunden olovlig körning i nuvarande 51 § första stycket 5 KKK. Till punkten 4 kan enligt kommittén komma att hänföras t. ex. fall då föraren har kört i uttröttat tillstånd, då han allvarligt har brustit i uppmärksamhet eller då han — utan att överskrida gällande hastighetsbestämmelser — har kört för fort i förhållande till omständigheterna. Vidare kan enligt kommitténs mening i dagens praxis visas exempel på fall där alltför stor tolerans har visats förare av bristfälliga fordon, t. ex. med odugliga bromsar. Kommittén menar att allmänpreventiva hänsyn torde kräva, att överträdelser av nu nämnda slag i regel föranleder ovillkorlig körkortsåterkallelse. Så bör vara fallet inte endast då överträdelserna konkret har inneburit stor fara eller har medfört stora skador. När det gäller olovlig körning — t. ex. när innehavare av motorcykelkörkort för bil eller när föreskrifter som har meddelats för körkortet inte följs — har kommittén inte ansett, att det finns skäl att ta upp en motsvarighet till dagens skötsamhetskrav för att vederbörande skall få behålla körkortet. Körkortsingripande på grund av punkt 4 skall kunna riktas även mot passagerare som under färd med motordrivet fordon gör sig skyldig till ett allvarligt trafikbrott.

Punkt 5 bland de föreslagna återkallelsegrunderna — återkallelse vid upprepade brott mot trafikreglerna — har i huvudsak samma lydelse

som nuvarande återkallelsegrund i 51 § första stycket 3 KKK. Dock har enligt förslaget trafiksäkerhetssynpunkterna skjutits mera i förgrunden. Enligt dagens bestämmelser kan nämligen återkallelse ske även på grund av överträdelse av bestämmelser som har meddelats i trafikens — men mindre i trafiksäkerhetens — intresse. Det innebär att körkortsåterkallelse f. n. kan beslutas även på grund av förseelser som enligt kommitténs uppfattning är betydelselösa från trafiksäkerhetssynpunkt, t. ex. skatte- och registreringsförseelser. En skillnad mellan den föreslagna regeln och den gällande är också att man med förslaget regel kan beakta även sådana trafikförseelser som inte har begåtts vid färd.

Kommittén föreslår också att återkallelse skall kunna ske om körkortshavaren genom lagakraftvunnen dom utom riket har dömts för brott motsvarande dem som har angivits under punkterna 1—5.

3.7 Körkortsspärr

3.7.1 Körkortsspärr i samband med återkallelsebeslut

Enligt nuvarande regler (56 § KKK) anges i återkallelsebeslut viss minimitid inom vilken körkortstillstånd inte får meddelas. I praxis förekommer emellertid ofta — såsom tidigare har redovisats — att väntetiden är längre. Det har medfört olägenheter framför allt för den enskilde, som inte sällan blir missledd på det sättet att han tror att han kan erhålla körkort sedan den bestämda minimitiden för återkallelse har löpt ut. Den preventiva effekten av återkallelsebeslutet försvagas också genom att den verkliga tiden för återkallelse inte anges i beslutet. I praktiskt taget alla andra länder än i Sverige anges återkallelsetiden i beslutet. Kommittén har hos olika länsstyrelser allmänt mött uppfattningen att det skulle vara mera ändamålsenligt om man omedelbart vid återkallelsen bestämde den tid efter vilken körkort kan beviljas föraren. I flertalet fall kan man även i dag redan vid återkallelsebeslutet förutsäga när en person kan få nytt körkort efter återkallelse. Om inte något nytt brott inträffar är återkallelsetiden nämligen genom den praxis som tillämpas redan bestämd i förhållande till det slag av brott som har begåtts. Erfarenheten har visat att det inte finns resurser att efter återkallelse bedöma varje körkortssökande individuellt för att avgöra om han är lämplig att föra motorfordon. Framgår det av utredningen att ytterligare brott etc. inte har inträffat under den återkallelsetid som tillämpas i praxis får vederbörande alltså körkort. I praxis tillämpas sålunda vissa med utgångspunkt i den aktuella brottsligheten bestämda schabloner när det gäller att bedöma när en förare efter återkallelse åter kan få körkort.

Till belysning av problematiken anför kommittén att en länsstyrelse har uppgett att återfall i brottslighet förekommit endast i 30 % av återkallelsefallen. I övriga fall var det samma förhållanden som av-

gjorde körkortsfrågan vid tiden för körkortsåterkallelsen och vid den senare tidpunkt när körkortsansökan gavs in. I 70 % av ärendena om körkortsåterkallelse skulle således återkallelsetiden utan olägenhet ha kunnat bestämmas i samband med återkallelsebeslutet.

Kommittén finner med stöd av det anförda övertygande skäl tala för att man i återkallelsebeslutet bestämmer hur lång tid ett trafikbrott skall utestänga föraren från behörigheten att föra körkortspliktigt fordon, dvs. utgöra körkortsspärr. I återkallelsebeslutet skall däremot inte anges under vilka förutsättningar som föraren kan återfå sin behörighet. Har återkallelsetiden bestämts till högst sex månader skall föraren omedelbart återfå körkortet, om han inte innan spärrtiden har gått ut har gjort sig skyldig till nytt trafikbrott. Är återkallelsetiden längre, skall han genomgå fullständigt körkortsprov, innan han åter får körkort.

Har å andra sidan vederbörande, innan tiden för körkortsspärren har löpt ut, begått nytt trafikbrott, skall körkortsmyndigheten enligt förslaget kunna förordna att den tidigare bestämda spärrtiden skall avse också det nya trafikbrottet, besluta särskild spärrtid för det nya brottet eller förlänga den redan bestämda spärrtiden. Vid sjukdom, alkoholmissbruk etc. skall föraren återfå körkortet eller erhålla nytt körkort när det förhållande som har föranlett återkallelsen har upphört. Vederbörande körkortsmyndighet skall dock kunna besluta om att viss tid skall förflyta innan körkortsfrågan tas upp till prövning på nytt.

3.7.2 Körkortsspärr för den som inte har körkort

Kommittén föreslår vidare en regel om att domstolen i brottmål skall kunna besluta om körkortsspärr också för den som inte har körkort, om hans trafikbrottslighet är sådan att den bör utgöra hinder mot att han förvärvar körkort. Körkortsspärr för den som inte har körkort skall således enligt förslaget bli obligatorisk vid grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri. I övriga fall kan man få viss ledning genom att undersöka om brottet typiskt sett skulle ha föranlett villkorlig eller ovillkorlig körkortsåterkallelse, om föraren hade haft körkort.

Som exempel på länder där man bestämmer körkortsspärr också för körkortslösa förare nämner kommittén bl. a. Norge, Västtyskland och Jugoslavien. Motiven för att i Sverige införa ett liknande institut är enligt kommitténs mening följande.

Handläggningen vid utfärdande av körkort förenklas. Körkortsmyndigheten har redan en tid angiven för sig, och man slipper att göra det noggranna studium av akten som ett eget ställningstagande till trafikfarligheten hos brottet skulle kräva. Från såväl rättssäkerhets- som utredningssynpunkt är det en fördel om domstolen, när den har målet uppe till behandling, får besluta också angående spärrtiden. Ett annat motiv för systemet är att man skapar bättre möjligheter till en fastare praxis vid förstagångsansökan om körkort. Det tredje och enligt kommitténs me-

ning viktigaste skälet är att den preventiva och pedagogiska effekten ökar. Om alla konsekvenser av brottet meddelas så snabbt som möjligt, framstår sambandet med brottet klarare, och föraren får den information som han bör ha.

3.7.3 Körkortsspärrens längd

Kommittén diskuterar de i gällande rätt angivna minimitiderna för erhållande av nytt körkort efter återkallelse. Kommittén understryker att det från vissa synpunkter kan ses som önskvärt om körkortsingripandet kunde bestämmas att vara under den tid trafikanten är trafikfarlig. Det finns emellertid inte något instrument genom vilket man annat än undantagsvis kan mäta när trafikfarligheten upphör. Kommittén har kommit till slutsatsen att trafikbrottets svårighetsgrad i princip får bli avgörande för körkortsingripandets längd även i fortsättningen. Särskilda överväganden måste dock göras i de fall där utredning om t. ex. brister i kunnande eller färdigheter verkligen föreligger, bl. a. med hänsyn till behovet av rehabiliteringsåtgärder m. m. Såväl individual- som allmänpreventiva synpunkter måste i normalfallen läggas på längden av ingripandet. Ofta står emellertid dessa synpunkter mot varandra. Från individualpreventiv synpunkt torde i allmänhet ett kort ingripande vara att föredra. En längre tids avbrott i trafikträningen utgör en riskfaktor om trafikanten skall återvända till trafiken. Vidare medför en längre tids körkortsingripande att de sociala konsekvenserna av ingripandet blir allvarligare än om ingripandet avsett endast en kortare tid. De sociala biverkningarna måste ses som något från trafiksäkerhetssynpunkt negativt. Kommittén erinrar också om att den allmänpreventiva effekten av olika körkortsingripanden är omstridd. Mot bakgrund av vad kommittén har anfört om de individualpreventiva trafiksäkerhetssynpunkterna anser kommittén att de långa återkallelsetiderna — bortsett från fall där t. ex. brister i kunnandet eller färdigheten konstaterats — måste användas med stor försiktighet. Kommittén kan därför inte ansluta sig till den praxis som f. n. tillämpas och som innebär att normaltiden för ingripande vid t. ex. rattfylleri ofta är 2,5 år. Den normala tiden för ingripanden vid svårare trafikbrott bör enligt kommittén i det stora flertalet fall kunna minskas till hälften. 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. Som en väl avvägd reaktion betecknar kommittén däremot den i dagens praxis tillämpade återkallelsetiden om sex månader i sådana fall då föraren har kört i uttröttat tillstånd, inte 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 allvarligare

smitning. Kommittén erinrar också om att den förordar att körkortsingripande bör användas i många fall där åtgärden f. n. endast blir böter och över huvud taget på ett mera nyanserat sätt än f. n. Spärrtider nedemot en månad ger möjligheter till en nyansering med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

I sitt lagförslag anger kommittén de marginaler inom vilka tiden för körkortsspärr skall kunna bestämmas. De föreslagna gränserna utgör en månad resp. fem år från den dag rätten att föra körkortspliktigt fordon framtogs föraren. I fråga om den som efter förvärv av körkort har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik eller rattfylleri skall minimitiden dock vara ett år. Har brottet bestått i anstiftan eller medhjälp till brottet skall emellertid nu sagda minimitider inte gälla. Vidare skall de inte heller gälla vid rattfylleri om omständigheterna är mildrande. Som exempel på mildrande omständigheter nämner kommittén bl. a. körning natttid på en ringa trafikerad väg samt vissa nöd- och tvångssituationer.

Kommittén diskuterar också om trafikolycka med dödlig utgång eller personskada skall medföra allvarligare körkortsingripande än en olycka utan sådana effekter. Kommittén avvisar principer av detta slag och betonar att enbart graden av trafikfarlighet i trafikantens handlande bör tillmätas betydelse.

Kommittén behandlar även möjligheten att besluta om återkallelse av körkort för förarens livstid men förordar inte en sådan regel. Erfarenheter från andra länder visar att en regel om återkallelse på livstid är för sträng och för summarisk för att kunna användas efter sin ordalydelse. En annan aspekt som kommittén tar upp rör differentiering av körkortsspärrens längd med hänsyn till de olika körkortsklasserna. Kommittén menar emellertid att det inte finns något bärande skäl för en sådan differentiering.

3.7.4 Körkortsspärrens inverkan på straffet

Kommittén föreslår en regel som innebär att om körkortsspärr beslutas, kan det men som föraren därigenom lider beaktas när påföljd bestäms för brottet. I motiven till den föreslagna bestämmelsen uppger kommittén att det som ett argument för handläggning av frågor om körkortsingripande vid allmän domstol ofta har framhållits, att domstolen vid bestämmandet av påföljd har möjlighet att beakta det men som den tilltalade förorsakas genom ingripandet. Trafiknykterhetskommittén behandlade frågan i sitt betänkande (SOU 1963: 72) Nykterhet i trafik och menade att en viss ömsesidig påverkan borde kunna förekomma mellan straffmätningen och bestämningen av minsta förlusttid. Förslaget — vari förutsattes att handläggningen av ärenden om körkortsingripanden skulle flyttas över till allmän domstol — fick ett blandat mottagande hos remissinstanserna och ledde inte till lagstiftning.

Kommittén erinrar också om andra likartade bestämmelser om påver-

kansregler, t. ex. den förlust som ämbetsman lider genom avsättning eller suspension eller motsvarande (jfr numera 33 kap. 9 § första stycket brottsbalken). Vidare framhåller kommittén att enligt 26 § tredje stycket utlänningslagen (1954: 193) skall förvisning beaktas på motsvarande sätt.

3.8 Förarprov efter återkallelse och indragning

Kommittén föreslår att körkort som dragits in på grund av sjukdom eller liknande förhållanden skall återlämnas till föraren så snart det förhållande som har föranlett indragningen har upphört. Har mer än sex månader förflutit från indragningen eller har körkortet dragits in på körkortshavarens egen begäran, skall dock krävas att denne ansöker om nytt körkort. I sådant fall skall alltså förarprov avläggas. Kommittén menar att det i dagens ofta mycket krävande trafikmiljö inte är lämpligt att — utan prövning av kompetensen — släppa ut förare som har varit borta från trafiken så lång tid som ett år vilket är den tid som accepteras f. n.

I fråga om körkortsåterkallelse föreslår kommittén en liknande regel, nämligen att körkortet — även om återkallelsebeslutet inte har vunnit laga kraft — skall återlämnas till föraren omedelbart efter spärrtidens slut, om spärrtiden har bestämts till högst sex månader. Förordnande om teoretiskt förarprov skall emellertid kunna ske även om spärrtiden är kortare. Kommittén framhåller att en körkortsåterkallelse ger särskild anledning till en mera ingående granskning av förarlämpligheten, om den dömde på nytt önskar behörighet att föra körkortspliktigt fordon. I princip bör därför en fullständig omprövning ske av förutsättningarna för körkortsförvärv om den dömde åter vill förvärva sådan behörighet. Ju allvarigare körkortshavaren har förbrutit sig mot trafikreglerna, desto större är anledningen att noga pröva frågan om återinträde i trafiken. Har körkortsspärren avsett endast en kort tidsperiod, kan det dock finnas anledning till en viss nyansering av den tidigare uttalade principen om en fullständig nyprövning. Om föraren har varit borta från trafiken högst sex månader måste det anses onödigt att låta honom genomgå ett nytt fullständigt förarprov.

3.9 Villkorlig återkallelse — varning

Kommittén föreslår en ny form av körkortsingripande, nämligen villkorlig körkortsåterkallelse. Sådan återkallelse skall kunna meddelas om återkallelsegrund föreligger och det finns anledning anta att körkortshavaren i fortsättningen vinnlägger sig om att följa trafikens regler. Återkallelsen får emellertid inte göras villkorlig om körkortshavaren efter det att han har förvärvat körkortet har gjort sig skyldig till grov vård-

löshet i trafik eller rattfylleri, men väl om han har gjort sig skyldig till anstiftan eller medhjälp till sådant brott. Inte heller skall villkorlig återkallelse meddelas om det i annat fall med hänsyn till den allmänna respekten för trafikens regler krävs att återkallelsen är ovillkorlig. Villkorlig körkortsåterkallelse skall kunna förenas med förbud att under lägst en månad och högst två månader föra körkortspliktigt fordon. En prövotid om två år skall gälla. Rätten skall kunna föreskriva att den som har meddelats villkorlig körkortsåterkallelse skall underkasta sig läkarvård, nykterhetsvård eller annan vård, behandling eller utbildning som har betydelse för hans förmåga att föra körkortspliktigt fordon. Följer körkortshavaren inte vad som har ålagts honom eller begår han nytt trafikbrott skall rätten kunna vidta olika åtgärder, nämligen tilldela honom varning, meddela honom sådant körförbud som nyss nämnts, förlänga prövotiden eller undanröja den villkorliga körkortsåterkallelsen och besluta om ovillkorlig återkallelse i stället. När åtgärd av nu nämnt slag aktualiseras, skall trafikkonsulenten göra anmälan till åklagaren, som prövar om han skall föra talan i saken inför rätten.

Kommittén anför att förslaget om villkorlig körkortsåterkallelse skall ses mot bakgrund av vad kommittén har framhållit om vikten av att reglerna ger tillfälle till nyansering och anpassning till vad som i varje särskilt fall kan anses vara ändamålsenligt för att påverka trafikanten i positiv riktning. Enligt kommitténs uppfattning får man genom villkorlig återkallelse förutsättningar att åstadkomma ett bättre psykologiskt och pedagogiskt resultat än med varning. Kommittén motiverar emellertid inte detta uttalande. Villkorlig återkallelse bör kunna användas inte enbart i situationer där man nu ger varning utan också i fall som i dag leder till körkortsåterkallelse.

I fråga om regeln att villkorlig återkallelse inte får meddelas om den allmänna respekten för trafikens regler kräver ovillkorlig körkortsåterkallelse uttalar kommittén, att allvarigare fall av rattnykterhet kan föras till denna kategori. Om den tilltalade har haft en alkoholhalt i blodet som har varit högre än 1,2 promille bör villkorlig återkallelse förckomma endast undantagsvis. Regeln syftar också på dem som återfaller i allvarliga trafikbrott. Vidare kräver allmänpreventiva hänsyn att den som bryter mot regler som är grundläggande för trafiksäkerheten inte beviljas villkorlig körkortsåterkallelse.

Beträffande det kortare körförbud som en villkorlig återkallelse enligt förslaget skall kunna kombineras med anför kommittén, att ett sådant förbud kan vara motiverat av såväl individualpreventiva som allmänpreventiva skäl. Det kan sägas utgöra en del i en reaktionsform på skalan mellan villkorlig och ovillkorlig återkallelse. Reaktionsformen bör enligt kommitténs mening kunna passa vid vissa former av rattnykterhet, t. ex. där alkoholhalten hos föraren har varit uppemot 1,2 promille. Kommittén betonar emellertid att i dessa fall inte enbart alkoholhalten

utan också andra omständigheter måste tillmätas betydelse. Vidare framhåller kommittén att det korta ingripandet även medför att de inte önskvärda sociala konsekvenserna av det kan undvikas eller minskas. För den enskilde innebär ett kortare förbud att föra körkortspliktigt fordon en allvarlig erinran om vikten av att följa trafikens regelsystem.

3.10 Pricksystem

Kommittén anser det vara av vikt att trafikanterna på ett effektivt sätt informeras om de allvarliga konsekvenser som kan följa av trafikbrottslighet. Åtgärder måste vidtas för att förebygga att en körkortshavare genom upprepad trafikbrottslighet försätter sig i den situationen att hans körkort måste återkallas.

Kommittén väcker tanken att införa ett s. k. pricksystem. Ett sådant kan beskrivas som en metod för att dels erinra trafikanterna om följderna av fortsatt trafikbrottslighet, dels välja ut sådana förare som på grund av upprepad brottslighet måste kontrolleras närmare. Varje förseelse som omfattas av systemet föranleder ett visst antal prickar. Dessa registreras och när körkortshavaren har uppnått ett visst prickantal kan olika åtgärder vidtas. Pricksystem finns i olika länder och kan vara något olika utformade. I allmänhet innebär de emellertid inte att ett visst antal prickar är liktydigt med att körkortet återkallas. I stället medför en viss uppnådd pricknivå att vederbörande myndighet prövar vilka åtgärder som skall vidtas.

Kommittén redovisar olika fördelar med ett pricksystem. Först och främst pekar kommittén på att det enligt utomlands vunna erfarenheter har en trafiksäkerhetsfrämjande effekt. I detta avseende framhåller kommittén att systemet bygger på fasta regler som varje körkortshavare genom information från myndigheternas sida bör känna till. Han kan göra klart för sig att ett visst antal prickar alltid medför att körkortsmyndigheten närmare granskar hans förutsättningar att uppträda i trafiken. Pricksystemet får på detta sätt en bättre pedagogisk effekt än nuvarande ordning. Vidare medger pricksystemet att man effektivt kan spåra upp dem som gör sig skyldiga till återfall, varigenom mera effektiva körkortsingripanden kan sättas in. Det är enligt kommittén svårt att ange hur stor trafiksäkerhetseffekten kan bli. Praktiska erfarenheter från Kanada visar att trafikolyckorna där minskade med 12—15 % i samband med att pricksystem infördes.

Ett pricksystem anses också ge ökad rättssäkerhet och skapa förutsättningar för att körkortsmyndigheternas praxis blir enhetligare än vad som är fallet i dag.

Vidare medger ett pricksystem att handlägningsformerna kan göras enklare och rationellare. I ett genomfört pricksystem kan nämligen den första utgallringen av de fall då en närmare granskning behöver göras

ske med hjälp av automatisk databehandling. Efter utgallringen vidtar den egentliga prövningen av de kvarvarande fallen hos körkortsmyndigheten.

Av ett författningsutkast som presenteras av kommittén framgår närmare detaljer i ett för svenska förhållanden anpassat pricksystem. Förslaget skall enligt kommittén ses som ett exempel på hur ett pricksystem kan utformas. Kommittén har inte tagit ställning till graderingen mellan olika typer av trafikbrott, i vilken del förslaget har utformats av en arbetsgrupp inom kommittén.

För en närmare redovisning av kommitténs förslag beträffande pricksystemet får jag hänvisa till betänkandet.

3.11 Återanpassning

Kommittén anser att det i nu gällande bestämmelser om straff- och körkortspåföljder inte finns något positivt moment. Detta ses som en brist, eftersom det bör vara naturligt att man inom trafikrätten försöker hjälpa trafikanterna att undvika återfall i brott. Vid övervägandet av återanpassningstanken konstateras att olika undersökningar — främst från USA — inte synes ge något entydigt svar beträffande de trafiksäkerhetsfrämjande effekter som man kan uppnå. Ett undantag synes vara Kalifornien, där bl. a. gruppsamtal anses ha gett goda resultat.

Kommittén framhåller att trafiksäkerhetsinformationen inte når ut till alla trafikanter, och att detta gäller bl. a. dem som bryter mot trafikreglerna. En undervisning i denna kategori kan därför förväntas vara särskilt betydelsefull, varvid dock krävs ett positivt svar hos den enskilde.

Kommittén finner att övervägande skäl talar för att det på ett eller annat sätt öppnas en möjlighet att införa undervisning som behandlingsform vid trafikbrott. Olika lösningar diskuteras när det gäller att inordna undervisningen i det rättsliga systemet. Kommittén framhåller värdet av att den enskilde känner det som en belöning att han aktivt medverkar i ett rehabiliteringsprogram och förordar bl. a. en viss förkortning av spärrtiden vid körkortsåterkallelser eller en reduktion av prickbelastningsnivån för den som har genomgått en av trafiksäkerhetsverket godkänd kurs.

Beträffande kursernas uppläggning anför kommittén att trafiksäkerhetsverket bör överväga kurser av olika omfattning. Särskilda utbildningsprogram kan komma i fråga för dem som har gjort sig skyldiga till t. ex. trafiknykterhetsbrott. Verket bör enligt kommitténs mening också överväga att komplettera eller ersätta vissa kurser med gruppsamtal. Vidare förutsätter kommittén att bl. a. den utbildning som ges inom vissa frivilliga trafiksäkerhets- och motororganisationer skall kunna tas till vara i sammanhanget.

Slutligen behandlar kommittén frågan om trafikutbildning för dem som är intagna i anstalt. Kommittén finner att en sådan utbildning är väsentlig från flera olika synpunkter, bl. a. med hänsyn till trafiksäkerheten och för den dömdes rehabilitering. De betydande svårigheter som man möter vid anordnandet av utbildningen understryks dock. Trots dessa anser kommittén emellertid att försök bör göras och hänvisar till åtgärder som har företagits utomlands.

3.12 Underlåtelse av körkortsingripande, m. m.

Kommittén föreslår att återkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott får underlåtas, om körningen har avsett kort flyttning av fordonet på gård, parkeringsplats eller härmed jämförbart område och risken för trafikolycka har varit obetydlig. Huruvida denna förutsättning är uppfylld får bedömas med hänsyn till samtliga omständigheter i samband med körningen.

Kommittén föreslår vidare att vid spärrtider över två år skall rätten, när två år har förflutit, kunna meddela beslut om nedsättning av spärrtiden. Sådant beslut skall få meddelas endast när särskilda skäl föranleder till det. Kommittén anför att regeln fyller funktionen av en "säkerhetsventil", som kanske annars måste komma till stånd genom ett dispensförfarande hos regeringen. Kommittén påpekar att beslutet om nedsättning av spärrtiden inte bör medföra att vederbörande automatiskt får nytt körkort. Han har att i vanlig ordning genomgå nytt körkortsprov. Beslutet bör ha endast den innebörden att det eller de brott som har föranlett spärren inte längre utgör hinder mot att bevilja föraren körkort.

3.13 Behörighet att föra taxi

Kommittén erinrar om att otuktsbrott i viss utsträckning i praxis har ansetts utgöra hinder för innehav av trafikkort men inte för körkort. Denna praxis synes främst ha motiverats utifrån de särskilda krav som bör ställas på förare som yrkesmässigt befordrar personer.

De ställningstaganden som kommittén har gjort beträffande förarurvalet innebär att frågan om särskilda krav på förare av automobil i yrkesmässig trafik måste övervägas på nytt. Kommittén har nämligen intagit den principiella ståndpunkten att körkortet inte skall ses som ett bevis på medborgerligt förtroende utan enbart som ett bevis på att innehavaren uppfyller de trafiksäkerhetskrav som samhället har ställt upp för innehavare av körkort. Med detta synsätt blir t. ex. en person som gjort sig skyldig till våldsbrott eller stöld inte redan på grund därav diskvalificerad som bilförare, vilket i dag kan bli fallet.

Det anförda betyder att, om särskilda krav skall ställas på den som för bil i yrkesmässig trafik, kommitténs förslag till körkortsreform behöver kompletteras med särskilda regler i angivna hänseende.

Vad gäller taxitransporter kan det enligt kommittén anföras vägande skäl för att i vissa avseenden särbehandla dem. Taxi används således ofta för transporter av en särskild karaktär. Inte minst handikappade ges genom taxi möjlighet att utnyttja olika samhällsfunktioner. Även transporter av barn till skolor etc. är vanliga. Taxitrafiken är på det sättet okontrollerad att föraren inte har någon tidtabell att följa. Föraren rör sig också utan särskild planering inom ett förhållandevis vidsträckt område. Vidare är föraren inte sällan ensam med sin passagerare. Därtill kommer att passagerarna ofta utgörs av barn eller andra personer som kan anses ha särskilt svårt att avvärja ett angrepp från en annan person. Det nu anförda gör att en taxiförare har stora möjligheter att t. ex. med våld eller i sexuellt avseende förgripa sig mot en passagerare.

Kommittén förordar att för förare av personbil och lätt lastbil i yrkesmässig personbefordran införs ett särskilt behörighetskrav. Droskföraryrket bör inte få utövas av person beträffande vilken det finns skäl antaga att risk föreligger att han skall utsätta passagerare för angrepp mot liv eller hälsa (3 kap. BrB, jfr också 4 kap. BrB) eller för sedlighetsbrott (6 kap. BrB).

3.14 Handläggning av frågor om körkortsingripande

3.14.1 Körkortsingripande genom strafföreläggande

När det gäller frågan om vilken instans — länsrätt eller tingsrätt — som skall pröva fråga om körkortsåterkallelse på grund av brott är ett problem att flertalet trafikbrott aldrig kommer inför domstol utan endast tas upp i strafföreläggande eller föreläggande om ordningsbot. Det är mot denna bakgrund som kommittén överväger frågan om en samordning av körkortsingripande och strafföreläggande.

Kommittén anför att den tidigare principen om att strafföreläggande skulle användas endast vid brott av ordningskaraktär numera torde få anses genombruten genom det av riksdagen år 1968 antagna förslaget (prop. 1968: 82) om vidgat tillämpningsområde för strafföreläggande. Härigenom tillämpas detta institut nu även vid t. ex. brottsbalksbrott med fängelse i straffskalan. Erfarenheterna av den genomförda lagändringen har, enligt vad kommittén har inhämtat, varit goda. Det torde därför kunna antas att den utveckling som har pågått alltsedan rättegångsbalken infördes år 1948 och som inneburit en vidgad användning av strafföreläggande inte kommer att avstanna. För trafikbrottens del kan det sålunda förväntas att utvecklingen går i den riktningen att strafföreläggande kommer att användas vid allt grövre vårdslösheter och vid t. ex. vissa enklare trafiknykterhetsbrott. Härför talar också den internationella utvecklingen. En väsentligt hämmande faktor på utvecklingen torde dock vara att den misstänkte, med hänsyn till ovissheten

om strafföreläggandets konsekvenser för körkortet, inte anser sig kunna godkänna strafföreläggande.

Kommittén anför att det bör undvikas att den enskilde belastas med en från hans synpunkt onödigt omständlig procedur. Det måste för allmänhetens förståelse för rättsväsendet anses vara av vikt att handläggningssystemet inte innehåller moment som ter sig meningslösa. Det gäller i synnerhet i t. ex. sådana fall där den enskilde inte har någon invändning mot ett av myndigheterna planerat ingripande. En jämförelse mellan handläggning av körkortsingripande vid länsrätt å ena sidan och strafföreläggandesystemet å andra sidan anses av kommittén visa likheter i de fall då förhandling inte äger rum. Vad gäller personalens kompetens torde det inte kunna göras gällande att det föreligger några olikheter vare sig vad gäller utbildning eller på annat sätt mellan åklagare och domare vid länsrätt. Däremot har beslutanderätten i körkortsfrågor vid länsrätterna anförtratts domare med längre tids erfarenhet av administrativt arbete. För att jämförbarhet skall nås torde det därför vara nödvändigt att vid övervägandena utgå från att även på åklagarsidan särskilda behörighetsregler måste gälla. Det kan också sägas att länsrättens beslut kan överklagas men däremot inte ett beslut av åklagare att utfärda strafföreläggande. Mot detta kan emellertid invändas att strafföreläggandet får rättsverkningar endast i förhållande till den enskilde i de fall då denne godkänner föreläggandet. Kravet på godkännande vid strafföreläggande torde därför kunna ses som en rättssäkerhetsgaranti jämförbar med den enskildes rätt att överklaga ett beslut av länsrätt.

Å andra sidan talar den gällande principen att inte svårare straff än böter får tas upp i strafföreläggande för en återhållsamhet i fråga om att ta upp längre tids körkortsingripande i sådant föreläggande.

En regel av innebörd att fråga om körkortsåterkallelse alltid måste prövas av allmän domstol i samband med prövning av ansvarsfrågan — dvs. att körkortsfrågan inte finge tas upp i strafföreläggande — skulle kunna leda till ett ökat antal mål vid domstolarna och en onödig komplicerad av straffprocessen i vissa fall. Å andra sidan skulle angivna nackdelar troligen kompenseras av att förarna blev villigare att godkänna strafföreläggande i trafikmål, eftersom de inte skulle behöva befara att strafföreläggande i efterhand läggs till grund för körkortsingripande. Trots detta måste det emellertid ses som en allvarlig olägenhet att inte kunna ta upp körkortsfrågan i strafföreläggande.

Sammanfattningsvis menar kommittén att det från rättssäkerhetssynpunkt inte torde kunna riktas några invändningar mot att man i strafföreläggande tar upp beslut om vissa kortare körkortsåterkallelser. Detta skulle ligga i linje med den nya syn på institutet som har brutit igenom under senare år och som har fått sitt klaraste uttryck genom antagandet av de i prop. 1968: 82 framlagda förslagen. Kommittén anser att en lämplig avvägning av olika intressen och argument bör leda till att i

strafföreläggande skall kunna tas upp körkortsåterkallelse i kombination med en körkortsspärr på högst tre månader.

3.14.2 Allmän domstol eller förvaltningsdomstol

Kommittén ägnar frågan om vilken domstol — länsrätt eller allmän underrätt — som skall handlägga frågor om återkallelse av körkort i anledning av trafikbrott stort utrymme. Beträffande problemställningarna på detta område anmärker kommittén, att redovisningen har försvårats genom att länsrätten i slutskedet av kommitténs arbete har förts in i beslutsprocessen i stället för länsstyrelsen. Det har därför vållat svårigheter att på ett rättvisande sätt till nuläget föra över den tidigare argumentation som har förekommit i frågorna. Kommittén anför emellertid att de argument som tidigare har kunnat anföras för eller emot länsstyrelse som beslutsinstans praktiskt taget genomgående kan anföras för eller emot länsrätt.

Kommittén erinrar till en början om den diskussion som under årens lopp har förts i frågan. Alltsedan början av 1930-talet har det sålunda i olika sammanhang övervägts att flytta över vissa frågor om körkortsingripanden från länsstyrelse till allmän domstol. Det kan nämnas att 1957 års trafiknykterhetskommitté i sitt betänkande (SOU 1963: 72) Nykterhet i trafik föreslog att i princip alla körkortsingripanden som föranletts av brott (utom fylleri) skulle handläggas vid allmän domstol. De skäl härför som trafiknykterhetskommittén anförde gick ut på att man vid allmän domstol fick en bättre garanti för den enskildes rätts-säkerhet, att en reform av den föreslagna innebörden skulle medföra väsentliga kostnadsbesparingar och vidare att alla åtgärder i anledning av brott borde beslutas i ett sammanhang för att en önskvärd samordning och avvägning av den totala samhällsreaktionen skulle komma till stånd. Förslaget fick ett blandat mottagande vid remissbehandlingen. Många remissinstanser tillstyrkte förslaget eller ställde sig i varje fall positiva till det. Andra remissinstanser ansåg, att det inte hade visats skäl för att göra den föreslagna överflyttningen.

Trafikmålskommittén erinrar också om att trafiknykterhetsbrottskommittén i betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott har betonat vikten av att körkortsingripande beslutas av allmän domstol.

Trafikmålskommittén går igenom de väsentligaste skälen för och emot en överflyttning till allmän domstol.

Den första frågan som behandlas är om det från trafik-säkerhetssynpunkt kan vara av betydelse att körkortsingripandet används som en mera direkt följd av ett trafikbrott än f. n. Kommittén finner med stöd av expertis såväl inom som utom kommittén att det skulle vara av stort värde för trafik-säkerheten om körkortsfrågan fördes in i brottmålsprocessen. Expertisen anser att det inte råder någon tvekan om att körkortsingripandet är ett effektivare instrument för att förhindra

trafikbrott än vad konventionella straff är. Kommittén anser sig under sitt arbete ha fått klarlagt att ett samtidigt avgörande av straff och körkortsfråga är en utomordentligt viktig trafiksäkerhetsfaktor. De möjligheter till en snabbare handläggning som skapas genom att körkortsfrågan avgörs i brottmålsprocessen är från trafiksäkerhetssynpunkt av särskild betydelse. Kommittén har vid sina undersökningar funnit att handläggningstiden hos länsstyrelserna medförde en förlängning med ca fyra månader. Visserligen meddelades i en del fall — i huvudsak dock vid trafiknykterhetsbrott — beslut om interimistisk körkortsåterkallelse. Kommittén anmärker emellertid att körkortsingripande aktualiseras i åtskilliga andra fall än när trafiknykterhetsbrott har begåtts, och då görs inte något interimistiskt ingripande. Samtidigt erinrar kommittén emellertid om att handläggningstiderna även vid de allmänna domstolarna är rätt långa beträffande trafikmål. Sålunda kan det dröja ända upp till ett år innan straffrågan är avgjord. Även detta förhållande är otillfredsställande, och kommittén menar att förtur bör ges åt trafikmål där körkortsfrågan är aktuell. Kommittén ställer frågan om föreskrifter angående förtur kan ges utan att körkortsbeslut meddelas redan i brottmålsprocessen. Enligt kommitténs undersökningar torde det inte finnas något exempel från annat område på att polis, åklagare eller allmän domstol åläggs att snabbbehandla mål där annan myndighet kan förväntas meddela beslut av särskild art. En förutsättning för att man skall kunna behandla dessa fall snabbare är därför enligt kommitténs mening att själva den interimistiska beslutsprocessen utgör en del av brottmålsprocessen. Kommittén slår fast att kravet på snabbhet — bl. a. från trafiksäkerhetssynpunkt — utgör ett skäl för handläggning av körkortsfrågan i brottmålsprocessen. Även en fördröjning med en så kort tid som en månad måste anses olycklig. Här kan nämnas att huvudförhandling enligt kommitténs förslag bör hållas inom två veckor från det att körkortet omhändertogs och att målet enligt kommittén bör avgöras slutligt inom en månad från omhändertagandet.

När det gäller trafiksäkerhetssynpunkterna erinrar kommittén också om att det har uttalats farhågor för att dessa inte blir tillräckligt beaktade om körkortsreaktionens längd skall bestämmas samtidigt med straffet. Häremot invänder kommittén att redan erfarenheten från hittillsvarande praxis har visat svårigheterna att inte tillmäta sådana typiska straffmätningssynpunkter som behovet av körkort och körkortshavarens försörjningsbörda en förhållandevis stor vikt. Ett överförande av körkortsingripandena till allmän domstol anser kommittén knappast kunna förväntas medföra att det tas mindre hänsyn till trafiksäkerhetssynpunkterna.

Kommittén tar också upp rättsäkerhetsaspekten och framhåller att vad som har anförts om vikten av en snabb handläggning har sin betydelse även från rättsäkerhetssynpunkt. Vad gäller de nuva-

rande interimistiska återkallelserna påtalar kommittén att det slutliga beslutet ibland innebär att körkortet inte skall återkallas. Mot denna bakgrund är det ett rättssäkerhetskrav av synnerligen stor betydelse att tiden för det interimistiska ingripandet blir så kort som möjligt. I övrigt anför kommittén att de reformer som redan har genomförts inom förvaltningsprocessen inte har påverkat de väsentligaste rättssäkerhetsproblemen. Förfarandet är sålunda inte kontradiktoriskt. Vidare måste man kräva att körkortsprocessen ordnas på ett sådant sätt att den som beslutar om körkortsingripande får en riktig bild av trafikhändelsen. Kommittén menar att så länge brottmålet handläggs vid allmän domstol är det också denna som har det bästa materialet för att bedöma skeendet i samband med den trafikhändelse som anses böra leda till körkortsingripande. I detta konstaterande inbegriper kommittén också att allmän domstol har det bästa materialet för att bedöma hur grovt ett trafikbrott är. Denna bedömning har vanligen en avgörande betydelse för ett ställningstagande i körkortsfrågan.

Kommittén erinrar också om att nuvarande processuella system med en uppdelning av ansvars- och körkortsprocessen kan leda till rättsförluster för den enskilde därför att denne inte sällan har uppfattningen att körkortsfrågan avgörs i brottmålsprocessen. Den tilltalade underlåter kanske därför att överklaga en enligt hans uppfattning felaktig dom.

En annan synpunkt som kommittén tar upp är *allmänheten* i n s t ä l l n i n g till en överflyttning av vissa återkallelsebeslut till allmän domstol. Kommittén har undersökt hur det förhåller sig härmed och har kommit fram till att inställningen hos allmänheten klart torde vara till förmån för en överflyttning av vissa återkallelsebeslut till allmän domstol. Samma resultat har framkommit vid möten som kommittén har hållit med företrädare för olika organisationer inom trafiksektorn, näringslivet m. fl. Såväl undersökningarna som kontakterna hölls dock innan länsrättsorganisationen trädde i kraft. Ett skäl till denna inställning hos allmänheten menar kommittén vara att man anser att körkortsåterkallelsen utgör ett "straff". Det anses därför naturligt och lämpligt att samtliga samhällsingripanden i anledning av ett brott beslutas vid ett och samma tillfälle.

Kommittén hävdar vidare att *hänsynen till internationella förhållanden* är av synnerlig vikt. Kommittén hänvisar här till att man i åtskilliga länder har den ordningen att domstolen beslutar i körkortsfrågan i samband med att trafikbrottet behandlas. Vidare hänvisar kommittén till den av Europarådet antagna resolutionen med förslag till enhetliga regler om körkortsingripande. I resolutionen förordas i princip att körkortsfrågan avgörs i brottmålsprocessen. Kommittén hänvisar också till den inom Europarådet utarbetade konventionen om straff för vägtrafikbrott (*European convention on the punishment of road offences*), som utgår från att allmän domstol i trafikantens

hemland skall kunna handlägga mål angående trafikbrott som har begåtts utomlands.

Kommittén har i tidigare sammanhang (se avsnitt 3.7.4) hävdad att körkortsingripandet skall kunna beaktas vid straffmätningen. Kommittén erinrar om att så kan ske endast om körkortsfrågan handläggs vid allmän domstol. Även från denna synpunkt bör alltså frågorna om körkortsingripanden i anledning av trafikbrott flyttas över till allmän domstol.

Från olika håll har förts fram önskemål om ett allmänt ombud i körkorts mål. Kommittén påpekar att en sådan reform inom ramen för den administrativa processen är kostnadskrävande. Vad gäller körkortsåterkallelse i anledning av trafikbrott kan emellertid frågan om allmänt ombud lätt lösas genom att körkortsingripandet tas med i den ordinära brottmålsprocessen.

Kommittén diskuterar åtskilliga andra aspekter på frågan om överflyttning av vissa körkorts mål till allmän domstol. En sådan aspekt gäller möjligheterna till förenklad handläggning. Bortsett från frågan om körkortsingripande kan tas upp i strafföreläggande berör kommittén frågan om förenkling av domsskrivningen. Möjligheterna till sådan förenkling motverkas enligt kommitténs mening av att körkortsfrågan handläggs i en efterföljande separat process. Denna kräver nämligen en förhållandevis vidlyftig domsmotivering av den allmänna domstolen, om bilden av dess inställning skall bli rättvisande. Om nuvarande system för körkortshandläggning skall behållas, torde det bli nödvändigt att till en del frångå nu rådande ordning beträffande förenklad domsskrivning och kräva fylligare motivering av den allmänna domstolen för att motverka att länsrätten tvingas erhålla sin bild av trafikbrottet genom studier av förundersökningsprotokoll etc.

Ytterligare en aspekt utgör samordningen mellan allmän domstol å ena sidan och länsstyrelse och länsrätt å den andra sidan. Kommittén erinrar om att det f. n. finns vissa samordningsproblem och att sådana problem också kommer upp om körkortsingripandena — helt eller delvis — förs över till brottmålsprocessen. De främsta svårigheterna torde f. n. ligga i vad som tidigare anförts om informationen från allmän domstol till länsstyrelsen och länsrätten. Här är det alltså fråga om problem som försvinner vid en överflyttning till allmän domstol. Å andra sidan understryker kommittén att problem kan uppstå genom att det samtidigt kan finnas anledning att ingripa mot en körkortshavare på skilda grunder, t. ex. på grund av såväl sjukdom som trafikbrott. Kommittén menar emellertid att dessa problem kan lösas. Förebilder finns redan inom t. ex. utlännings-, barnavårds- och nykterhetsvårdslagstiftningen. Inom utlänningslagstiftningen beslutas vissa ingripanden — förvisning på grund av brott — av allmän domstol, medan andra ingripanden — utvisning av ut-

länning — beslutas av länsstyrelse. Vid tillkomsten av denna lagstiftning gjordes gällande att ett brytande av den dittills gällande ordningen, som innebar att prövningen i samtliga fall låg på länsstyrelse, skulle innebära svåra samordningsproblem. Farhågorna har emellertid inte besannats, utan problemen har kunnat lösas i praxis utan att några lagregler har getts i ämnet. Mot bakgrunden av den erfarenhet som man sålunda har från andra rättsområden menar kommittén att även de samordningsproblem som dess förslag kan ge upphov till skall kunna lösas på ett smidigt sätt. Kommittén anvisar mot bakgrunden av det sagda inte några uttryckliga regler härom.

Farhågor har förts fram om att en överflyttning av vissa mål angående körkortsingripanden från länsstyrelse och länsrätt till allmän domstol skulle leda till minskad enhetlighet i praxis. Det skulle finnas större möjligheter att skapa en enhetlig praxis inom de 24 länsrätterna än inom det flerdubbla antalet allmänna domstolar. Kommittén erinrar om att erfarenheterna har visat att praxis inte heller i nuvarande system kan anses enhetlig. Den bristande enhetligheten beror enligt kommitténs uppfattning dels på att prejudikatbildningen är otillfredsställande, dels på att allmänt ombud saknas. Vad gäller prejudikatbildningen hävdar kommittén att brister häri beror bl.a. på att vidareutbildning av och kontakter mellan berörda befattningshavare inte har förekommit i tillräcklig utsträckning. Kommittén anmärker i det sammanhanget att det krävs en större insats för att bereda representanter för omkring 90 tingsrätter och sju överinstanser fortbildning än att ge motsvarande utbildning åt befattningshavare vid 24 länsrätter och fyra överinstanser. I fråga om allmänt ombud framhåller kommittén som nämnts förut att det är betydligt lättare och mindre kostsamt att i brottmålsprocessen inordna ett allmänt ombud än att göra det i den nuvarande administrativa processen.

Det kan nämnas att kommittén föreslår att särskilda avdelningar eller rotlar i vissa fall skall inrättas för körkortsmål vid domstolarna. I nämnden bör ingå personer som är sakkunniga i trafikfrågor.

Kommittén pekar också på den ibland framförda uppfattningen att det föreligger sådant samband mellan körkortsgivning och körkortsingripande att dessa frågor bör avgöras av samma organ. Det kan enligt kommitténs uppfattning många gånger vara en fördel med en sådan samordning, t.ex. i fall där allmän misskötsamhet föreligger. När det gäller trafikbrott är läget emellertid ett annat. I allmänhet har den som första gången söker körkort inte tidigare dömts för något trafikbrott av den art att det bör beaktas vid körkortsgivningen. Den myndighet som beslutar därom har därför i och för sig inte bättre möjligheter än allmän domstol att bedöma frågor om körkortsingripande vid trafikbrott. De trafikbrott som föregår den första körkortsprövningen är nämligen nästan uteslutande olovlig körning.

Kommittén behandlar också kostnadsaspekterna på en överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol och anför härom bl. a. följande.

Kostnaden för den enskilde enligt olika alternativa system blir i hög grad beroende av vilka processformer som används, dvs. hur stora krav på muntlighet som ställs etc. Det är därför inte möjligt att göra någon jämförelse mellan t. ex. domstolsprocess och administrativ process för körkortsingripandet utan att förutsättningarna närmare anges. Rent allmänt kan dock konstateras att det — i den mån både en brottmålsprocess och en administrativ process behövs för samhällsingripande i anledning av trafikbrott — utgör en ekonomisk belastning för den enskilde att genomföra två processer.

En samtidig bedömning av brotts- och återkallelsefrågan kan enligt kommitténs uppfattning medföra en väsentlig kostnadsbesparing för den enskilde. Graden av denna minskade ekonomiska belastning i förhållande till nuläget är emellertid en fråga som beror av vilka krav som ställs på brottmålsprocessen. Här kommer sådana frågor som möjligheten att använda ordnings- och strafföreläggande in i bilden. Möjligheten att överklaga till hovrätt och möjligheten för hovrätt att avgöra målet på handlingarna är också frågor som måste beaktas.

Frågan om vilken betydelse en överflyttning från länsrätt till allmän domstol av mål om körkortsingripande skulle få för det allmänna är enligt kommittén svår att bedöma.

Kommittén anser det klart att det allmänna måste göra betydande rationaliseringsvinster om körkortsfrågan avgörs i brottmålsprocessen. Om man samtidigt får ökade kostnader för brottmålsprocessen är däremot svårare att bedöma. Det torde vara realistiskt att räkna med en viss ökad belastning för framför allt hovrätterna.

Kommittén anser på de grunder som har redovisats att övervägande skäl talar för att handläggningen av frågor rörande körkortsåterkallelse på grund av trafikbrott flyttas över från länsrätt till allmän domstol.

Kommittén menar att det vid körkortsingripande på annan grund än trafikbrott, t. ex. på medicinsk grund, är lämpligt att använda en förvaltningsprocess vid länsrätt, kammarrätt och regeringsrätt. Beträffande de fall där samhällsingripandet sker i anledning av annat brott än trafikbrott, konstaterar kommittén att man f. n. inte sällan beslutar om både allmänt straff och körkortsingripande i anledning av fylleri, våldsbrott, bilstöld etc. Det finns skäl som talar för att samhällsåtgärderna även i dessa fall beslutas samtidigt. För den enskilde skulle det, även då ingripandet sker i anledning av annat brott än trafikbrott, vara av vikt att åtgärderna beslutas samtidigt. Emellertid har som framgår av det tidigare anförda kommittén avvisat tankarna bakom nuvarande system enligt vilka vissa typer av allmän brottslig-

het anses presumera trafikfarlighet. Kommitténs inställning innebär, att om körkortsingripande i fortsättningen skall ske i dessa fall måste besluten fattas mot bakgrunden av en medicinsk eller psykologisk bedömning. En sådan bedömning har inte någon direkt anknytning till brottmålsprocessen. Det är olämpligt att föra samman ställningstagandena, eftersom detta kan ge den tilltalade uppfattningen att ett körkortsingripande är en direkt följd av den allmänna brottsligheten. Kommittén har stannat för att i nu berörda fall förorda att nuvarande system bibehålls. Länsrätten bör alltså även i fortsättningen bli beslutsorgan i första instans i dessa fall.

3.14.3 Allmänt ombud

Såsom framgår av det tidigare anförda fäster kommittén stor vikt vid att ett allmänt ombud medverkar i körkortsprocessen. För kommittén har denna fråga blivit enkel att lösa för de fall där körkortsingripandet sker i anledning av trafikbrott, eftersom allmän åklagare medverkar i processen. Emellertid kvarstår enligt kommitténs mening ett behov av allmänt ombud i de körkortsmål som även i fortsättningen skall handläggas vid förvaltningsdomstol. Enligt kommitténs beräkningar kommer det här att röra sig om ca 2 000 avgöranden årligen. Kommittén skulle i första hand vilja förorda att det allmänna liksom vid körkortsingripande i anledning av trafikbrott kunde företrädas redan vid förhandling eller vid skriftväxling inför länsrätten. En kontradiktorisk process synes emellertid kommittén vara svår att genomföra av ekonomiska skäl. Därtill kommer att de körkortsmål som i fortsättningen skall handläggas vid länsrätt enligt kommitténs uppfattning utan större olägenhet kan bli föremål för en skriftlig efterhandsgranskning.

Kommittén utgår från att det allmänna ombudet vid länsrätt måste tillhöra annan organisation än länsstyrelsen för att få en självständig ställning i förhållande till länsrätten. Enligt kommitténs mening finns det inte någon organisation med sådan lokal spridning att det är lämpligt att på den lägga berörda uppgifter. Det har visserligen diskuterats att även i dessa fall låta åklagare vara verksam i körkortsprocessen. Med hänsyn till arten av de mål och karaktären av den prövning som i fortsättningen skall ske vid länsrätterna anser kommittén dock att en sådan lösning inte kan förordas. En annan möjlighet skulle vara att utvidga trafikkonsulenternas verksamhet till att även avse uppgiften som allmänt ombud vid länsrätterna. Kommittén anser sig emellertid inte kunna förorda en sådan lösning, dels därför att konsulenterna i övrigt inte skall ha arbetsuppgifter av administrativ karaktär, dels därför att arbetsbelastningen för trafikkonsulenterna skulle komma att öka väsentligt.

Kommittén föreslår i stället att kontrollen av länsrättens avgörande sätts in först sedan beslut har meddelats och att trafiksäkerhetsverket

ges uppgiften att pröva beslutet och föra talan i kammarrätt och regeringsrätten. Eftersom det blir fråga om ett begränsat antal avgöranden kan detta arbete enligt kommittén utföras utan nämnvärd belastning för verket. Genom att prövningen koncentreras till verket torde förutsättningar vidare skapas för en enhetlig rättstillämpning. Verket kan också genom kontakter med trafiksäkerhetsexpertis verka för att rättstillämpningen anpassas efter trafiksäkerhetsforskningens senaste rön.

3.15 Körkortsregistret

Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet, i fortsättningen kallat samarbetsorganet, har i skrivelse den 14 januari 1975 till chefen för justitiedepartementet lagt fram förslag till modifiering av ADB-systemet för registrering av brott som är av betydelse i körkortshänseende. Förslaget har utarbetats av en arbetsgrupp inom samarbetsorganet.

F. n. registreras sådana belastningsuppgifter som avser brott genom att länsstyrelserna bevarar från statens trafiksäkerhetsverk översända registerblad. Dessa framställs av trafiksäkerhetsverket efter underrättelse från rikspolisstyrelsen. Belastningsuppgifter som har antecknats före den 1 mars 1972 finns upptagna på särskilda registerkort. Utdrag av körkortsregistret beställs hos vederbörande länsstyrelse.

Genom 1971 års principbeslut (prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209) angående körkort och körkortsregistrering bestämdes att belastningsdata av betydelse i körkortshänseende, som registreras inom rättsväsendets informationssystem (RI), inte skall tas med i körkortsregistret utan enbart i RI. Härigenom skulle dubbelregistrering undvikas. Det förslag som samarbetsorganets arbetsgrupp har lagt fram visar hur man tekniskt kan lösa denna brottsregistrering.

Enligt arbetsgruppens förslag skall rikspolisstyrelsen — liksom nu sker enligt 21 § kungörelsen (1970: 517) om rättsväsendets informationssystem — föra ett maskinellt register över vissa trafikbrott. Registret kallas KKBEL. Innehållet i KKBEL föreslås vara oförändrat i förhållande till dagsläget. Det betyder att registret skall innehålla sådana domar och beslut som anges i 119 §, 120 § eller 121 § första stycket KKK. KKBEL innehåller uppgifter fr. o. m. den 1 mars 1972.

I enlighet med riksdagens beslut innebär förslaget att registreringen i KKBEL utvidgas till att omfatta även innehavare av utländska körkort.

Registreringen skall fylla två huvudändamål. För det första skall den lämna underlag för prövning i körkortsmål och för det andra skall den ge information till åklagare och domstolar i trafikmål beträffande den misstänktes eller tilltalades tidigare trafikbrottslighet.

Funktionen att lämna underlag för prövning i körkortsmål föreslås bli fullgjord på i princip samma sätt som nu sker. Det innebär att resp. länsstyrelse tillställs ett registerblad på en person när denne erhåller en

ny anteckning i KKBEL. Registerbladet redovisar inte bara den aktuella anteckningen utan även de som eventuellt tidigare finns i KKBEL beträffande samma person. Uppgifterna i registerbladet hämtas — vad gäller rena körkortsdata — från centrala körkortsregistret (CKR) hos statens trafiksäkerhetsverk och — vad gäller brott och förseelser — från KKBEL hos rikspolisstyrelsen. Båda typerna av uppgifter sammanförs i ett datamaskinellt framställt dokument som bildar registerbladet. I dagsläget sänds registerblad till länsstyrelse varje gång en förseelse registreras i KKBEL, dvs. även vid relativt bagatellartade engångsförseelser där åtgärder mot körkortshavaren inte kommer i fråga. Enligt förslaget skall registerblad inte sändas vid en enstaka ordningsförseelse. Därigenom befrias länsstyrelserna från ett stort antal av de ca 180 000 registerblad som de nu årligen får ta emot. Även beträffande innehavare av utländskt körkort skall registerblad framställas. Länsstyrelserna föreslås få möjlighet att rekvirera registerblad vid sidan av de automatiskt framställda. Sådant rekvisitionsförfarande kan tillämpas t. ex. då körkortsomprövning aktualiseras av annan orsak än brott eller förseelse. Leder en underrättelse genom registerblad inte till någon åtgärd, förutsätts att bladet skall makuleras. Registerbladen kommer således att bevaras endast i de fall då de leder till att omprövningsärendet tas upp och då som en handling i akten. Systemet ger därför möjlighet att hos länsstyrelserna mönstra ut de nuvarande registerbladen.

Registreringens andra huvudändamål — att ge information till åklagare och domstolar i trafikmål — föreslås få följande utformning.

En ny typ av registerutdrag — s. k. trafikbrottsutdrag — skall ersätta de nuvarande utdragen ur körkortsregister. Trafikbrottsutdrag skall kunna framställas inte bara för körkortshavare utan även för övriga personer. Utdragen skall innehålla uppgifter om sådan trafikbrottslighet som är av betydelse för påföljdsfrågan i det aktuella målet. Eftersom endast körkortshavare registreras i KKBEL, kan detta register inte ensamt bilda underlag för trafikbrottsutdragen. Förslaget förutsätter därför att vissa brottsuppgifter hämtas från rikspolisstyrelsens person- och belastningsregister (PBR). Förutom uppgifter om brott och förseelser skall trafikbrottsutdragen i förekommande fall kunna innehålla även rena körkortsuppgifter och vissa belastningsuppgifter som inte är av brottskaraktär, t. ex. anmälningar angående alkoholmissbruk. Dessa uppgifter hämtas från CKR. Åklagare och domstolar som behöver trafikbrottsutdrag rekvirerar detta direkt från rikspolisstyrelsen.

När det gäller frågan om att en belastningsuppgift inte får lämnas ut genom registerblad sedan viss tid har förflutit (s. k. rehabiliteringsregler) föreslår arbetsgruppen i avvaktan på behandlingen av betänkandet Rätten till ratten inga ändringar gentemot nuläget, som innebär att reglering härav saknas. Arbetsgruppen framhåller emellertid att frågan om vilka rehabiliteringsregler som skall gälla kräver sin lösning.

För den nya typen av utdrag (trafikbrottsutdrag) föreslås dock att rehabiliteringsregler införs, varvid en femårig rehabiliteringstid förordas. Rehabiliteringstiden skall beträffande domar och beslut räknas från datum för domen/beslutet och beträffande strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot från datum för godkännande.

Samarbetsorganet har för sin del i stort godtagit arbetsgruppens förslag till modifiering av systemet för KKBEL. Med hänsyn till att olika principfrågor emellertid har aktualiserats anser sig samarbetsorganet inte böra fortsätta arbetet på modifiering av KKBEL innan ställning har tagits till dessa.

Mot denna bakgrund har samarbetsorganet anhållit om besked angående principfrågorna och uppdrag att därefter utarbeta ett detaljförslag.

Frågorna gäller bl. a. omfattningen av registreringen i KKBEL, där samarbetsorganet har godtagit arbetsgruppens förslag att nuvarande principer — dvs. att belastningsuppgifter beträffande körkortshavare, trafik kortshavare och innehavare av traktorkort registreras — skall gälla med den modifikation att även uppgifter om brott som innehavare av utländska körkort har begått skall antecknas.

Vidare tar samarbetsorganet upp rehabiliteringsfrågorna och anför härom följande.

Samarbetsorganet delar arbetsgruppens uppfattning om behovet av rehabiliteringsregler. Även om tekniska synpunkter påverkar ställningstagandet, vill samarbetsorganet för sin del särskilt framhålla att hänsynen till den enskilde kräver att rehabiliteringsregler införs. Härtill kommer att äldre uppgifter torde ha mycket begränsat värde i ett ärende om återkallelse av körkort, eftersom beslut i sådana ärenden registreras i CKR. Samarbetsorganet anser att starka skäl talar för att samma regler bör gälla för uppgifter i registerblad resp. trafikbrottsutdrag. Även om skäl talar för en kortare rehabiliteringstid än fem år — exempelvis i stället en treårig — har samarbetsorganet stannat för femårsregeln. Rehabiliteringstiden bör räknas från datum för dom eller beslut i brottmål eller i fråga om strafföreläggande och föreläggande om ordningsbot från datum för godkännande.

Trafikmålskommittén har förordat en treårig rehabiliteringstid för uppgifter i utdrag ur körkortsregister.

3.16 Utländska körkort

3.16.1 Körkort i Norden

Nordiska rådet antog vid sin trettonde session år 1965 en rekommendation (nr 8/1965) till regeringarna om att införa gemensamma regler för förvärv, förnyelse och återkallelse av körkort i syfte att ge de i ett nordiskt land utfärdade körkortet samma giltighet i de övriga nordiska länderna.

I anledning av rekommendationen tillsattes en nordisk ämbetsmannakommitté med representanter för Danmark, Finland, Norge och Sverige. I betänkandet (NU 1969: 7) Nordisk gyldighet av førerkort tog ämbetsmannakommittén upp frågan om nordiskt körkorts giltighet i annat nordiskt land (besökslandet) efter det att körkortshavaren tagit stadig hemvist i detta.

I fråga om bosättnings betydelse för körkortens giltighet innebär de nuvarande nordiska reglerna i princip att nordiskt nationellt körkort ger innehavaren rätt att vid tillfälligt uppehåll i annat nordiskt land föra motorfordon av det slag körkortet avser. Kommittén föreslog, att nordiskt nationellt körkort skall gälla i besökslandet även sedan innehavaren har tagit fast bostad i detta. Kommittén underströk, att de föreslagna reglerna inte nödvändigtvis behöver genomföras på basis av ömsesidighet. Vart land borde erkänna nordiska körkort i vidast möjliga utsträckning så snart det är tekniskt och lagstiftningsmässigt möjligt.

Nordiska rådets trafikuskott uttalade (Nordiska rådets handlingar 1970, s. 1459) att ämbetsmannakommitténs förslag anger hur det är möjligt att genomföra ett ömsesidigt godkännande av nordiska körkort även sedan innehavaren har fått fast bostad i annat nordiskt land än det där körkortet har utfärdats. I enlighet med trafikuskottets förslag antog Nordiska rådet en rekommendation (nr 34/1970) till regeringarna att genomföra ämbetsmannakommitténs förslag.

NKV har i rapporten Körkort i Norden behandlat vissa tillämpningsfrågor i anledning av förslaget om nordisk giltighet av körkort. NKV anför följande.

Det nuvarande systemet för återkallelse av nordiskt körkort innebär att myndigheterna i besökslandet vägrar godkänna körkortet i detta land, varefter körkortsmyndigheten i det utfärdande landet underrättas för att ställning skall tas till frågan om körkortet skall återkallas helt och hållet. Denna ordning är naturlig i ett system där körkortet tillmäts giltighet i besökslandet i princip endast om körkortshavaren vistas där tillfälligt.

Skall körkortet ges giltighet i besökslandet även efter det att körkortshavaren har bosatt sig i detta, kommer emellertid saken i ett annat läge. Även om återkallelsereglerna bygger på gemensamma rättsgrundsatser och i väsentliga delar är utformade efter ensartade principer finns vissa skillnader i de olika ländernas återkallellesystem. Har en körkortshavare tagit bostad i besökslandet, synes det rimligt att han är underkastad de regler för körkortets giltighet som gäller i detta land. Detta kan visserligen åstadkommas genom att körkortets giltighet — såsom i nuvarande system — fortfarande bedöms nationellt som en fråga om giltigheten i besökslandet och att därefter frågan om återkallelse i helhet av körkortet bedöms i det utfärdande landet. Risken med detta system är emellertid att även om körkortet förklaras ogiltigt i besökslandet, kan körkorts-

myndigheten i det utfärdande landet komma till en annan uppfattning som innebär att körkortet inte skall återkallas. En sådan konflikt mellan de olika ländernas myndigheter kan körkortshavaren utnyttja på obehörigt sätt.

En aspekt på frågan är också att den återkallande myndigheten skall ha bästa möjliga utredning i ärendet. En körkortsåterkallelse aktualiseras ofta av någon förseelse som körkortshavaren har gjort sig skyldig till. Beskaffenheten av denna förseelse är viktig för utgången i återkallelsefrågan, men också andra omständigheter — såsom körkortshavarens personliga förhållanden — är betydelsefulla. Utredningen synes bäst kunna ske i det land där körkortshavaren är bosatt.

Om körkortet skall vara giltigt i besökslandet även efter det att körkortshavaren har bosatt sig i detta måste hans anknytning till det utfärdande landet i ett stort antal fall vara minimal. Utredningen görs i bosättningslandet. Att låta myndigheterna i annat land än det där utredningen har gjorts pröva återkallelsefrågan leder till risk för rättsförluster för den enskilde och även till risk för att trafiksäkerhetsaspekterna kan åsidosättas. Antalet fall där internordisk återkallelse aktualiseras måste också bli betydligt större än i dagens läge, om körkortet tillmäts giltighet i besökslandet även efter det att körkortshavaren har bosatt sig i detta.

En annan fråga som uppkommer är vilket lands lagstiftning den återkallande myndigheten i bosättningslandet skall tillämpa. Valet står mellan bosättningslandets lagstiftning och det utfärdande landets. Med hänsyn till den anknytning körkortshavaren i regel bör ha fått till bosättningslandet synes det rimligt att detta lands lagstiftning tillämpas. En sådan ordning torde också vara den som är lättast att tillämpa för körkortsmyndigheterna och ger därmed också de bästa möjligheterna att få en riktig bedömning.

I ett avseende kan det diskuteras om bosättningslandets lagstiftning skall tillämpas. Det gäller de medicinska kraven för körkortsinnehav. Vissa skillnader råder i detta avseende mellan länderna. Har körkortshavare med viss defekt fått körkort i ett nordiskt land enligt dess lagstiftning, är det orimligt att körkortet på grund av samma defekt återkallas i ett annat nordiskt land som han flyttar till, om det rör sig om mindre skillnader mellan kraven i det utfärdande landet resp. bosättningslandet. En mångfald olika situationer med olika grader av medicinska defekter kan uppstå, och det är knappast möjligt att uppställa någon enhetlig, allmängiltig regel för bedömningen av dem. I stället får ett avgörande ske från fall till fall med beaktande av defektens art, den tid körkortshavaren vistats i det nya bosättningslandet och lagstiftningen såväl i detta land som i det land där körkortet har utfärdats.

Huvudregeln bör alltså vara att körkortsmyndigheterna i det land där körkortshavaren är bosatt skall ha behörighet att återkalla nordiskt körkort med tillämpning av bosättningslandets lagstiftning. Återkallelsen

och vad därvid har bestämts om återkallelsetid eller tidpunkt för utfärdande av nytt körkort bör respekteras i annat nordiskt land. Vistas körkortshavaren tillfälligt i annat nordiskt land än det där han är bosatt, bör myndigheterna i det land där den tillfälliga vistelsen sker ha möjlighet att enligt det landets lagstiftning omhänderta körkortet i avvaktan på att återkallelsefrågan prövas i bosättningslandet. Förslaget att körkort skall återkallas i bosättningslandet med tillämpning av dess lagstiftning innefattar även rekommendation om befogenhet för bosättningslandets körkortsmyndigheter att förelägga körkortshavaren att vidta viss åtgärd, t. ex. inge läkarintyg.

Som konstaterats vilar återkallelsereglerna i de nordiska länderna på i stort sett samma principer. I praktiken torde skillnaden länderna emellan främst ha betydelse för återkallelsetidens längd. Flyttar körkortshavaren från det bosättningsland där körkortet återkallas och tar fast bostad i annat nordiskt land, uppkommer frågan om en i det första bosättningslandet bestämd återkallelsetid i alla lägen skall gälla även i det land där föraren senare bosätter sig. Fall kan uppenbarligen inträffa där särskilda skäl motiverar att man frångår huvudregeln att återkallelsetid som har bestämts i ett nordiskt land skall gälla även efter det att körkortshavaren har flyttat till annat nordiskt land. Så kan exempelvis vara fallet om en person har fått körkortet återkallat på mycket lång tid i ett nordiskt land och därefter flyttar till annat nordiskt land och får varaktig anknytning till detta. Det bör med tanke på sådana situationer finnas möjlighet att efter flyttning till annat land än det där körkortet har återkallats undantagsvis sätta ned en återkallelsetid. Vägledande för bedömningen bör i första hand vara de principer som i jämförbara fall tillämpas nationellt i bosättningslandet när det gäller återkallelsetidens längd. Möjligheten till omprövning torde bli aktuell endast i ett begränsat antal fall, då den förutsätter kombinationen att föraren flyttar från ett land till ett annat och att han har fått körkortet återkallat på viss längre tid.

Sedan återkallelsetiden har löpt ut bör prövning av frågan om nytt körkort ske i bosättningslandet även om detta är ett annat än det där körkortet återkallades. Sökanden bör erhålla nytt körkort av typ som utfärdas i bosättningslandet.

Behöver föraren ha nytt körkort därför att han har tappat det gamla, bör det nya körkortet enligt huvudregeln utfärdas i bosättningslandet. Har körkortets giltighetstid löpt ut, och behöver det därför förnyas, bör detta också enligt huvudregeln ske i bosättningslandet.

Genomgående har alltså som huvudregel valts att körkortsärendet skall behandlas i det land där körkortshavaren är bosatt och enligt det landets lagstiftning, dvs. domicilprincipen har förordats. Genom de föreslagna reglerna kan ärendena handläggas snabbt. Den enskilde och körkortsmyndigheten kan lätt ta kontakt med varandra. Ärendena prä-

vas i det land där utredningen görs. Detta är väsentliga omständigheter från såväl trafiksäkerhets- som rättssäkerhetssynpunkter.

I linje med den förordade domicilprincipen föreslår NKV också att frågan om nytt körkort för någon som är bosatt i nordiskt land alltid skall prövas i bosättningslandet och enligt dess lagstiftning även i fall då vederbörande inte tidigare har haft körkort.

Central körkortsregistrering i varje nordiskt land underlättar genomförandet av förslaget om nordisk giltighet av körkort. Det torde dock inte vara en absolut förutsättning för förslagens genomförande att sådan registrering finns. Däremot är det nödvändigt att en central myndighet i varje land svarar för kommunikationerna med de andra ländernas körkortsmyndigheter.

Ett samtidigt genomförande i alla fyra länderna är givetvis en klar fördel, men att uppnå detta kan vara förenat med vissa svårigheter. Såsom uttalades i NU 1969: 7 kan reformen emellertid fullföljas genom att varje enskilt land inför reglerna i sin lagstiftning vid lämpligt tillfälle utan att invänta lagstiftningsproceduren i de andra länderna. Denna lösning torde vara den som snabbast leder till resultat. I detta sammanhang kan nämnas att Nordiska rådet har rekommenderat (rek. 3/1976) att förslagen i NKV:s rapport genomförs snarast möjligt.

Det vidare arbetet med detaljbestämmelserna kräver kontakter mellan de olika länderna. Detsamma gäller också uppföljningen av tillämpningen. Kontakterna kan lämpligen ske inom ramen för samarbetet inom Nordiskt trafiksäkerhetsråd och NKV.

3.16.2 Minimiålder för rätt att föra motorfordon

Rikspolisstyrelsen har i sin framställning den 11 september 1972 pekat på minimiåldern 18 år för förande av vissa motorfordon enligt Genèvekonventionen och att denna åldersgräns inte finns i 1962 års kungörelse om godkännande av vissa utländska körkort.

Rikspolisstyrelsen framhåller också att körkort i en del stater kan erhållas vid lägre ålder. Sålunda kan exempelvis en svensk medborgare under 18 år, som har vistats utomlands viss tid och vid något tillfälle under utlandsvistelsen har förvärvat körkort, efter återkomsten till Sverige föra motorfordon här i två år, oavsett om han då har fyllt 18 år eller inte. För att hindra att alltför unga förare ges rätt att här i riket föra motorfordon hemställer rikspolisstyrelsen att angivna kungörelse kompletteras med villkor att körkortshavaren skall ha uppnått 18 års ålder för att få föra motorfordon.

4 Remissyttrandena

Remisskritiken av trafikmålskommitténs förslag ger i åtskilliga delar inte någon enhetlig bild. Det gäller t. ex. om frågor angående förarurvalet (bl. a. allmän brottslighet och nykterhetens betydelse), formerna för lämplighetsutredningen (avskaffande av polisens medverkan och införande av kvalificerat förarprov), villkorlig körkortsåterkallelse och överflyttning av mål om körkortsingripande till åklagare (genom strafföreläggande) och allmän domstol. Däremot förordar remissinstanserna i olika delfrågor allmänt att en nyansering sker, t. ex. beträffande den betydelse som skall tillmätas allmän brottslighet, enstaka fylleriförseelses karaktär av körkortsspärr och tiderna för körkortsåterkallelse.

NKV:s förslag angående tillämpningsföreskrifter för handläggningen av ärenden om nordiska körkort har mottagits positivt av remissinstanserna. Endast i enstaka fall har ifrågasatts lämpligheten av att låta en i ett nordiskt land bestämd återkallelse vara giltig även i annat nordiskt land.

Rikspolisstyrelsens framställning om att en minimiålder skall införas för rätt att med stöd av utländskt körkort föra fordon i Sverige har tillstyrkts av statens trafiksäkerhetsverk som har hörts i ärendet.

En inom kommunikationsdepartementet upprättad remissammanställning bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*, till vilken jag ber att få hänvisa.

5 Föredraganden

5.1 Allmän översikt

I dag finns i Sverige inemot 4 milj. gällande körkort. En stor del av befolkningen är alltså berörd av de frågor som gäller rätten till körkort.

Med trafiken följer behov av föreskrifter i olika avseenden. Bestämmelser som styr trafikanternas uppträdande måste finnas och likaså behövs regler om hur fordonen skall vara utrustade och om de krav som ställs på förarna. Bestämmelser för hur trafiken skall vara ordnad på vägarna finns i form av vägtrafikregler och bestämmelser för fordons beskaffenhet m. m. i form av utrustningsföreskrifter. De krav som gäller i fråga om förvärv och innehav av körkort är noggrant specificerade.

Förutsättningarna för körkortsinnehav anges i körkortskungörelsen (1972: 592, omtryckt 1975: 58, ändrad senast 1975: 1038) (KKK). Reglerna går till stor del tillbaka på den lagstiftning i ämnet som fullbordades 1958 och som byggde på 1953 års trafiksäkerhetsutrednings betänkande (SOU 1957: 18) Trafiksäkerhet II. Den reform som då genomfördes (prop. 1958: 69, 2LU 1958: 20, rskr 1958: 233, SFS 1958: 222) innebar bl. a. att grunderna för lämplighetsbedömningen av förare reviderades. I detta avseende är särskilt av intresse regler och praxis i fråga om den betydelse som skall tillmätas annan brottslighet än trafikförseelser (s. k. allmän brottslighet) och förarens nykterhetsförhållanden. Även vissa andra specialregler — såsom inverkan av olovlig körning — har sitt ursprung i 1958 års lagstiftning. Den nämnda reformen innebar vidare en effektivisering av personutredningen i körkortsärenden, en utökning av bl. a. domstolarnas underrättelseskyldighet och en skärpning av reglerna om återkallelse och omhändertagande av körkort. Länsstyrelserna fick en allmän befogenhet att ompröva körkortsinnehav, om det fanns grundad anledning anta att föraren inte längre var fullt lämplig.

Det beskrivna reformarbetet innebar en betydande omdaning av principerna för prövningen av förarna. Under senare år har reformarbetet på körkortsområdet fortsatt.

Sälunda beslöt 1967 års riksdag (prop. 1967: 55, 3LU 1967: 31, rskr 1967: 209) en differentiering av behörigheten att föra körkortspliktiga fordon, vilken reform statsmakterna tog slutlig ställning till år 1971 (prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209). Differentieringen har gett möjlighet att beträffande varje körkortsklass ange normer för utbildning och förarprov, och i linje härmed har förarutbildningen och proven fått en ny utformning. Reformarbetet har också syftat till att ge trafikskolornas personal — som utbildar merparten av de förare som avlägger prov för vanligt bilkörkort — en fortbildning med inriktning på den utveckling som under senare år har ägt rum inom trafik- och trafiksäkerhets-

sektorn. En annan viktig reform som statsmakterna också tog ställning till genom 1971 års beslut är att ett centralt databehandlat körkortsregister har inrättats som ersättning för de tidigare regionalt hos länsstyrelserna förda registren. Härigenom har körkortsregistreringen i hög grad kunnat effektiviseras. Vidare har en modernisering skett av bestämmelserna om medicinska körkortskrav i syfte att bringa framför allt syn- och hörselkraven i överensstämmelse med vetenskapens framsteg (prop. 1974: 133, TU 1974: 25, rskr 1974: 317). Socialstyrelsen har be- myndigats utfärda detaljföreskrifterna på det medicinska körkortsområdet. Vad gäller medicinska frågor i enskilda körkortsärenden har ökad vikt lagts vid att handläggningen i så stor utsträckning som möjligt sker på regional nivå med anlitan- de av länsläkarkåren. Under 1975 beslöt riksdagen (prop. 1975/76: 4, TU 1975/76: 7, rskr 1975/76: 55) att reformera bestämmelserna om behörigheten att föra motorcykel. Enligt de nya reglerna, som har trätt i kraft den 1 januari 1976, krävs sålunda för erhållande av rätt att föra tvåhjulig motorcykel att sökanden har genomgått utbildning och avlagt förarprov på sådant fordon.

Det är alltså ett vittförgrenat reformarbete som under senare tid har ägt rum på körkortsområdet. Det har omfattat vitala punkter och torde efter hand som reformerna slår igenom få stor betydelse för trafiksäkerheten. Själva grunderna för rätten att inneha körkort och åtgärderna mot förare vars körkortsinnehav ifrågasätts har emellertid inte berörts av de reformer som har genomförts under senare år.

År 1961 tillsattes trafikmålskommittén med uppgift att undersöka möjligheterna att begränsa tillströmningen av trafikmål till domstolarna och att i övrigt förenkla handläggningen av sådana mål. I tilläggsdirektiv till kommittén år 1970 framhölls att — i det utredningsarbete som kommittén utförde — frågan om återkallelse av körkort var av särskilt intresse. Enligt sistnämnda direktiv skulle kommittén särskilt undersöka förutsättningarna och formerna för körkortsingripanden vid vissa typer av trafikbrott som inneburit en direkt fara eller i övrigt varit av allvarlig beskaffenhet. Kommittén har redovisat sitt arbete i fråga om körkort i betänkandena (SOU 1972: 70—72) Rätten till ratten och i promemorian (Ds Ju 1972: 31) Kriminalitet och trafikbrott.

Kommitténs förslag vilar på bl. a. följande grundtankar. Kommittén menar att körkortet är att anse som ett kompetensbevis och inte som ett allmänt förtroendebevis. Körkortsfrågan skall bedömas strikt från trafiksäkerhetssynpunkt. Samhällsätgärderna vid trafikbrott i form av straffpåföljd och körkortsingripande bör samordnas och utformas så att de får en positiv och brottsförebyggande effekt. Den upprepade trafikbrottsligheten måste enligt kommittén göras till föremål för en mera enhetlig och rättvisande bedömning. Snabba och nyanserade körkortsingripanden krävs och ingripandena skall inte ha längre varaktighet än som fordras från trafiksäkerhetssynpunkt. Vid överträdelse av grundlägg-

gande trafikregler behövs skärpta bestämmelser om körkortsingripande.

Mot bakgrunden av dessa mera allmänt tecknade grundtankar föreslår kommittén olika åtgärder och regler.

Annan brottslighet än trafikförseelser — s. k. allmän brottslighet — skall i fortsättningen inte tillmätas någon betydelse för körkortsinnehavet. I fråga om nykterhetskraven föreslår kommittén att enstaka fylleriförseelse i och för sig inte skall tillmätas så stor betydelse som i dag. Den som missbrukar alkohol skall kunna få körkort, om det finns särskild anledning anta att han kommer att följa bestämmelserna om nykterhet i trafik. Kommitténs förslag när det gäller betydelsen av allmän brottslighet och nykterhetskravet grundar sig på olika expertutredningar som kommittén har låtit utföra. Lämplighetsutredningen föreslås reformerad. Huvudtankarna är därvid att den lämplighetsutredning som polisen nu gör och som resulterar i positivt eller negativt s. k. lämplighetsintyg skall avskaffas och ersättas av utredningar — i de fall sådana behövs — från bl. a. kommunala vårdorgan. I vissa fall skall i lämplighetsutredningen ingå en utvidgad s. k. kvalificerad förarutredning. I denna och i åtskilliga andra åtgärder vid körkortsingripanden skall särskilda trafik konsulenter medverka. Beträffande körkortsingripandena lägger kommittén vikt vid att åtgärderna blir mera nyanserade än vad som är fallet i dag. Överträdelse av grundläggande trafikregler skall bli föremål för skärpta ingripanden. Körkortsspärr — dvs. den tid under vilken ett körkort skall vara återkallat — skall beslutas samtidigt med återkallelsen. En ny form för körkortsingripande — villkorlig återkallelse — föreslås införd. Kommittén föreslår också att rehabilitering av körkorts-havare skall ingå som ett led i körkortsingripandet. Som ett hjälpmedel för att effektivisera kampen mot den upprepade trafikbrottsligheten föreslår kommittén att ett pricksystem — som innebär att körkorts-havaren vid trafikförseelser åsätts ett visst antal prickar enligt en förutbestämd skala — skall införas. Kommittén föreslår också att straffingripandet och körkortsingripandet skall samordnas och att allmän domstol därför skall avgöra körkortsfrågan i samband med att den behandlar strafffrågan. Körkortsåterkallelser skall också i viss utsträckning kunna beslutas av åklagare genom att de tas upp i strafföreläggande. Företrädare för det allmänna — allmänt ombud — bör alltid medverka i körkortsprocessen inför domstol.

Kommitténs förslag har remissbehandlats. Remissopinionen är splitt-rad. I fråga om ett stort antal av de föreslagna åtgärderna är meningarna starkt delade. Detta gäller framför allt de föreslagna reglerna om allmän brottslighets betydelse, nykterhetskravet, lämplighetsutredningen och den kvalificerade förarutredningen. Vetenskapliga undersökningar som kommittén har låtit göra i fråga om sambandet mellan allmän brottslighet och onykterhet å ena sidan och trafikbrottslighet å andra sidan kritiserats starkt av vissa remissinstanser. Trafikkonsulent-

organisationen tillstyrks i allmänhet, men när det gäller de uppgifter som skulle tillföras den är man mer tveksam. I fråga om körkortsingripandena är remissinstanserna ense med kommittén i en del avseenden. Detta är främst fallet i fråga om förslaget att tiden för körkortsingripande — körkortsspärren — skall bestämmas samtidigt med återkallelsen och vidare i fråga om skärpningen av ingripandena vid överträdelse av grundläggande trafikregler. Vad beträffar den villkorliga återkallelsen är meningarna däremot delade. Förslaget om pricksystem har i allmänhet fått ett positivt mottagande, men åtskilliga instanser är — även om grundtonen är positiv — avvaktande i brist på tillräckligt underlag för att kunna bedöma följderna av ett sådant system. Förslaget att körkortsåterkallelser med anledning av trafikbrott skall flyttas över till allmän domstol får stöd hos åtskilliga remissinstanser. En rad instanser — varav många med särskild erfarenhet av körkortsfrågor — företräder emellertid den motsatta ståndpunkten. Vägande skäl anförs för att alla körkortsåterkallelser fortfarande skall avgöras av länsrätt. Bl. a. pekar de instanser som har denna mening på den erfarenhet som man nu har av länsrättsorganisationen men som kommittén inte har kunnat beakta. Man framhåller också att det finns ett betydande utrymme för olika reformer i syfte att effektivisera handläggningen vid länsrätt. I detta avseende har man även presenterat åtskilliga förslag till konkreta åtgärder. Den i kommitténs förslag förordade möjligheten att ta upp fråga om körkortsingripande i strafföreläggande har visat sig vara föremål för starkt delade meningar. Även när det gäller handläggningsformerna för ärenden om körkortsingripanden är alltså helhetsbilden av remissyttrandena splittrad.

De meningsbrytningar som remissyttrandena ger uttryck för visar den komplicerade karaktären av de frågor som kommittén har behandlat. Ett rikt material av stort värde för bedömningen av de framtida reglerna har presenterats av remissinstanserna som i åtskilliga fall har mångårig praktisk erfarenhet av körkortsfrågor. I ett väsentligt avseende är emellertid remissinstanserna ganska eniga. Det gäller behovet av nyansering av bedömningen i körkortsmål.

Jag instämmer i att en nyansering behövs, och mina förslag i det följande ger i väsentliga avseenden uttryck härför. Det gäller allmän brottslighets betydelse, nykterhetsfrågan, verkan av olovlig körning och återkallelsetiderna. Det är uppenbart att man måste se till helhetsbilden av vederbörandes situation och beakta om han med hänsyn till den samlade utredningen om hans personliga förhållanden kan anses lämplig som förare. I helhetsbedömningen ingår också att man i vissa fall måste ta hänsyn även till sådana omständigheter som exempelvis behovet av körkort och den tid som har förflutit mellan en förseelse och körkortsingripandet.

Å andra sidan måste det hållas fast att nyanseringen inte får drivas

därhän att man får en bristande enhetlighet i praxis. Fasta hållpunkter måste finnas för olika typfall, och det är därvid nödvändigt att vissa schabloner uppställs, något som varken kommittén eller remissinstanserna har ifrågasatt. När jag längre fram diskuterar exempelvis spårrettidens längd, anger jag därför vissa riktlinjer för sådana schabloner. Avvikelser härifrån — t. ex. i de nyss av mig nämnda fallen — bör ske endast när särskilda skäl föranleder till det.

I det följande kommer jag att gå igenom kommitténs förslag och remissyttrandena i olika delar. Därutöver avser jag att ta upp ytterligare några körkortsfrågor som kommittén inte har haft att behandla. Som exempel vill jag nämna olika frågor om utländska körkort, där särskilt behovet av reformer beträffande körkort som har utfärdats i annat nordiskt land är påtagligt. På detta område föreligger ett förslag som har utarbetats av Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV). Förslaget har presenterats i rapport nr 6 i Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapportserie och bär titeln Körkort i Norden. Andra viktiga körkortsfrågor gäller bl. a. problem i vad avser registreringen av körkorts-havare.

De olika delfrågorna griper helt naturligt in i varandra. Jag har emellertid strävat efter att vid redovisningen i möjligaste mån renodla de olika problemställningarna. Först behandlar jag förarurvalet med synpunkter framför allt på den allmänna brottslighetens och nykterhetens betydelse. Efter förarurvalet tar jag upp frågorna om lämplighetsutredningens utformning, kvalificerad förarutredning och trafikkonsulenter. Sedan kommer jag in på körkortsingripande och förslagen beträffande villkorlig återkallelse och pricksystem. De processuella frågorna — överflyttning av vissa körkortsfall till allmän domstol och inrättande av ett allmänt ombud — behandlar jag därefter mot bakgrund av ställningstagandena i de tidigare berörda frågorna. Sist tar jag upp de körkortsfrågor som har aktualiserats under senare tid men som inte har behandlats av kommittén.

En del frågor har visat sig behöva beläggas ytterligare innan slutlig ställning tas till dem. Inte minst gäller det i fråga om olika praktiska aspekter. Jag kommer därför senare i dag att föreslå regeringen att tillkalla en sakkunnig för utredning av vissa körkortsfrågor. I det följande kommer jag att ange vilka frågor som lämpligen bör anförtros utredningen för en sådan ytterligare bearbetning.

5.2 Förarurval

5.2.1 Allmän brottslighet

De bestämmelser som reglerar frågan om allmän brottslighets betydelse finns i 17 och 51 §§ KKK. Enligt 17 § första stycket KKK får körkortstillstånd — dvs. beslut om att körkort får utfärdas — meddelas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden kan an-

ses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Vid prövningen skall särskilt beaktas om han som förare av sådant fordon kommer att respektera trafikreglerna, ta hänsyn till andra och visa omdöme och ansvar. Beträffande körkortsingripande gäller enligt 51 § första stycket 6 KKK att körkort skall återkällas, om körkortshavaren genom brottslig gärning har visat påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

De gällande bestämmelserna går tillbaka på den körkortslagstiftning som tillkom 1958 och som byggde på förslag av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Trafiksäkerhetsutredningen gjorde vissa undersökningar om sambandet mellan en persons allmänna livsföring och uppträdandet i trafiken och studerade också utländska undersökningar i samma ämne. Utredningen anförde sammanfattningsvis att personer som i sin allmänna livsföring inte iakttar vederbörlig hänsyn till sina medmänniskor eller som i annat fall visar prov på en ansvarslös inställning och en bristande social anpassning påfallande ofta visar samma negativa egenskaper när de uppträder som motorfordonsförare. Utredningen uttryckte detta samband så att en människa i allmänhet kör som hon lever. Enligt trafiksäkerhetsutredningens mening skulle inte i första hand brottets rubricering eller det utmätta straffet avgöra frågan om en persons lämplighet som motorfordonsförare. Den primära frågeställningen skulle i stället vara om sökanden i mera väsentlig mån hade visat bristande respekt för andra människors säkerhet till liv och egendom, om han visat ett aggressivt och hänsynslöst sinnelag och om hans brottslighet av annan orsak utgjorde anledning anta att han som motorfordonsförare inte skulle respektera trafikreglerna.

I prop. 1958: 69 med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. uttalade föredragande departementschefen bl. a. att det viktigaste vid lämplighetsprövningen borde vara helhetsbilden av vederbörande och inte det ofta tillfälliga förhållandet om han sakfällts för enstaka brott eller förseelse. Vidare framhöll föredraganden att bestämmelserna borde vara utformade så att körkort inte anförtros personer med avsevärd kriminell belastning och i all synnerhet inte dem som på grund av begångna brott och andra omständigheter hade visat sig klart brista i fråga om lämpligheten att föra motorfordon.

Vid riksdagsbehandlingen av prop. 1958: 69 betonade andra lagutskottet (2LU 1958: 20) bl. a. betydelsen från rättssäkerhetssynpunkt av att en viss försiktighet iakttogs när det gällde att ur de upplysningar som finns om en person dra slutsatser om hans framtida uppträdande i trafiken. I mycket stor utsträckning torde urvalet — uttalade utskottet — bäst ske på grundval av bedömningar med utgångspunkt i hur vederbörande hade uppträtt i trafiken, dvs. urvalet får som regel grunda sig på omständigheter som kommer fram först efter det att körkort har utfärdats.

Av intresse för tillämpningen av bestämmelserna om allmän brottslighets inverkan på körkortsfrågan är även KKK:s regler om allmän domstols underrättelseskyldighet till länsstyrelse angående olika brott. Dessa bestämmelser innebär i nu aktuellt avscende huvudsakligen följande. Brott vid förande av motordrivet fordon rapporteras. Detsamma gäller olika typer av narkotikabrott och vidare olovligt tillgrepp av motordrivet fordon. Våldsbrott, hemfridsbrott, sedlighetsbrott, rån, allmänfarliga brott — såsom mordbrand — och brott mot allmän verksamhet — såsom våld eller hot mot tjänsteman — rapporteras om annan påföljd än böter ådöms.

När det gäller praxis beträffande allmän brottslighets inverkan på körkortsfrågan torde kunna konstateras, att man i stor utsträckning hämtar ledning i KKK:s bestämmelser om underrättelseskyldighet och att de brottskategorier som tillmäts betydelse huvudsakligen är de som omfattas av underrättelseskyldigheten. Framför allt beaktas allvarigare våldsbrott och sedlighetsbrott, förmögenhetsbrott och andra brott med anknytning till bil — t. ex. bilstöld, stöld ur bil, jakt från bil — och olika former av narkotikabrott. Vederbörandes förutsättningar för återanpassning beaktas numera i större utsträckning än tidigare. Körkortsmyndigheten tar sålunda del av den prognos som har ställts vid domfällandet eller under anstaltsvistelse. Övervakningsnämnd, skyddskonsulent etc. hörs ofta i ärendet.

Trafikmålskommittén kritiserar de undersökningar av sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet som har gjorts tidigare och anser att de är behäftade med flera brister från metodisk synpunkt. Vad gäller trafiksäkerhetsutredningens undersökningar framhåller kommittén bl. a. att undersökningsresultaten visar en felaktig överrepresentation av de unga förarna och att det är svårt att bedöma vilka felaktigheter som ligger i utredningens antaganden om körsträckans fördelning på olika undersökta grupper. Vidare pekar kommittén på att trafiksäkerhetsutredningen har utgått från fel sambandsriktning, dvs. från olycksbelastning och förseelser till allmän brottslighet, medan man vid bedömningen i körkortsärenden utgår från den allmänna brottsligheten och utifrån denna försöker förutsäga vederbörandes trafikbeteende. Genom denna metod har utredningen enligt kommitténs mening gjort ett statistiskt felslut.

Trafikmålskommittén har låtit göra egna undersökningar om sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet. Undersökningarna — som har utförts vid psykologiska institutionen vid Uppsala universitet — visar bl. a. betydande skillnader mellan personer som hade återfallit i allmän brottslighet (brottsbalksbrott) resp. inte hade återfallit i sådan brottslighet. Bland dem som hade återfallit i brottsbalksbrott gjorde sig ca 58 % skyldiga till trafikbrott under den undersökta perioden mot endast ca 10 % i den delgrupp som inte hade återfallit i brottsbalksbrott.

Andelen personer som återföll i brottsbalksbrott och begick brott mot trafikbrottslagen var särskilt markant i de yngre åldrarna. Den uppgick sålunda till ca 70 % bland ungdomarna mot ca 36 % bland de äldre. Någon kontrollgrupp inom normalpopulationen med vilken den undersökta gruppen kan jämföras har inte presenterats.

Med stöd av undersökningarna och expertutlåtandena konstaterar kommittén att det inte är möjligt att med någon större grad av sannolikhet ange i vilken mån personer med allmän brottslighet från trafiksäkerhetssynpunkt markant avviker från normaltrafikanten. Kommittén har inte heller funnit stöd för uppfattningen att en person som har visat aggressiva tendenser utanför trafiken — t. ex. genom att han har begått våldsbrott — också kan antas vara aggressiv i trafiken. Kommittén föreslår mot bakgrund av det anförda att allmän brottslighet i fortsättningen inte skall användas som urvalsinstrument för förare.

De remissinstanser som har gått in på en närmare granskning av kommitténs expertundersökningar anser att dessa inte ger en riktig bild av sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet. Till de instanser som anför kritik av denna art hör bl. a. statistiska centralbyrån, som också framhåller den brist som ligger i att en jämförelse med normalpopulationen av förare inte har gjorts. Länsstyrelsen i Västerbottens län har i anslutning till sitt remissvar redovisat en undersökning som har utförts i dess regi och som enligt utredarna visar att en grupp som hade brottslig belastning före körkortsutfärdandet hade sämre trafikbeteende än en grupp som inte hade tidigare brottslig belastning. Länsstyrelsen menar att slutsatserna i dess undersökning torde vara tillförlitligare än de slutsatser som har redovisats av kommittén.

Även i övrigt är flertalet remissinstanser skeptiska till kommitténs uttalanden. Den allmänna meningen bland dem är att åtminstone viss allmän brottslighet måste beaktas i körkortssammanhang. Sålunda uttalar bl. a. statens trafiksäkerhetsverk och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) att grövre brottslighet bör beaktas även i fortsättningen. Samtidigt framhålls behovet av en nyanserad bedömning. Andra remissinstanser — t. ex. regeringsrätten, rikspolisstyrelsen och ett flertal länsstyrelser — är mer kategoriska och anser att nuvarande regler i stort sett bör behållas.

Frågan om sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet utgör en av de mest omdiskuterade frågorna på körkortsområdet. Gemensamt för de olika utredningar som har gjorts är att de har väckt debatt och framkallat meningsmotsättningar när det gäller att tolka materialet. Det underlag som trafikmålskommittén har presenterat utgör som framgår av vad jag har anförat inte något undantag. Det har varit föremål för en omfattande och tidvis ganska intensiv debatt i pressen, och remissinstansernas hållning till det är ganska allmänt kritisk. Det kan fastslås att det är en utbredd uppfattning bland remissinstanserna

att åtminstone viss grövre allmän brottslighet bör beaktas även i fortsättningen. Vad sålunda har uttalats bör enligt min mening tillmätas särskild vikt med hänsyn till att yttrandena har avgetts av instanser med lång praktisk erfarenhet såväl av trafiksäkerhetsarbetet i stort som körkortsfrågorna. För egen del får jag därför instämma med de remissinstanser som har åsikten att föreliggande material knappast ger stöd för slutsatsen att de hittills tillämpade principerna skulle vara i grunden oriktiga.

Som framhölls även under förarbetena till 1958 års lagstiftning är det inte själva brottet som sådant som skall föranleda att körkortsinnehav vägras. I stället bör helhetsbilden av personen i fråga utgöra grunden för en bedömning av frågan hur han kan komma att uppträda i trafiken. Man måste beakta att det på straffrättsområdet har skett en fortgående utveckling mot ett mera individualiserat påföljdssystem, som har ett betydande inslag av kriminalvård i frihet. Man har möjligheter att följa den dömdes utveckling och vidta lämpliga åtgärder för hans anpassning i samhället. Vidare är körkortsfrågan i dag mer betydelsefull än vid tillkomsten av nuvarande regler genom att den enskilda människans behov av körkort är större än för ett femtontal år sedan. Inte sällan är vederbörande beroende av körkort i sitt arbete, och förarbehörigheten kan vara en förutsättning för hans anpassning.

Det är mot bakgrunden av det anförda angeläget att man gör en lämplig avvägning med beaktande av såväl trafiksäkerheten som intresset av att skapa goda förutsättningar för den enskildes rehabilitering.

Vid kvalificerad brottslighet — som t. ex. har bedrivits yrkesmässigt eller har varit särskilt grov, långvarig eller hänsynslös — bör innehav av körkort i regel vägras. Detsamma torde ofta kunna sägas när det är fråga om återfall i mera allvarlig brottslighet. Även kombinationen av allmän brottslighet och trafikbrottslighet bör uppmärksammas i detta sammanhang. Eftersom den kan utgöra ett belägg för att vederbörande innebär ett riskmoment i trafiken.

Är brottsligheten inte av det slag som jag nu har angett, och bedöms förutsättningarna för anpassning som goda, vilket bl. a. bör betyda att risken för återfall i brottslighet är mindre, bör körkort däremot kunna komma i fråga. Förutsättningar för körkortsinnehav torde ofta finnas i fråga om personer som har dömts till villkorlig dom, skyddstillsyn eller kortare fängelsestraff.

Det bör i detta sammanhang också framhållas att skötsamhet under anstaltsvistelsen även vid längre tids frihetsberövande i åtskilliga fall kan föranleda en sådan bedömning att hinder för körkortsinnehav inte föreligger. Detta kan särskilt vara fallet med personer som under anstaltsvistelsen har medgivits frigång.

Stor vikt bör alltså fästas vid förarens personliga förhållanden och hur bilden av hans framtid ter sig, vilket i praktiken är en svår uppgift

som ställer stora krav på körkortsmyndigheten. I det avseendet vill jag emellertid peka på att — när fråga om brottspåföljd eller villkorlig frigivning prövas — ställningstagandet regelmässigt görs på grundval av en ingående personutredning, som i åtskilliga fall innefattar yttrande av befattningshavare inom den slutna eller öppna kriminalvården. Den prognos som görs av domstol, övervakningsnämnd, anstaltsledning eller annat organ, som har att ta ställning till vederbörandes vård, bör vara vägledande även för körkortsmyndigheten. Detta betraktelsesätt har som framgår av refererad praxis redan i viss utsträckning slagit igenom bland körkortsmyndigheterna.

När det gäller frågan vilka brott som skall beaktas nämnde jag att man i dagens praxis i stor utsträckning hämtar vägledning i KKK:s bestämmelser om underrättelseskylldighet och med tonvikten lagd på vissa brottsarter såsom våldsbrott och narkotikabrott. Även fortsättningsvis bör man i stora drag inrikta uppmärksamheten på det slag av brottslighet som nämns i reglerna om underrättelseskylldighet men med iakttagande av de riktlinjer för bedömningen som jag har angett. Endast mindre justeringar av nämnda underrättelseregler torde behövas i anledning av vad jag nu har förordat. Det finns emellertid i brottskatalogen vissa brott beträffande vilka det kan ifrågasättas om underrättelseskylldighet är motiverad med de utgångspunkter som jag har angett. Dessa frågor får närmare övervägas av den utredning av vissa körkortsfrågor som jag tidigare har förutskickat.

Jag har tidigare redogjort för hur man enligt min mening bör skapa sig en helhetsbild av den person det gäller och göra en bedömning med utgångspunkt häri. Denna bedömning kan vid körkortsgivningen göras inom ramen för den allmänna lämplighetsprövningen, vilken vid körkortsgivningen (17 § första stycket KKK) bör innebära att körkortstillstånd får meddelas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon och att man särskilt skall beakta — förutom sökandens nykterhetsförhållanden — om det kan antas att han som förare av körkortspliktigt fordon kommer att respektera trafikreglerna och visa omdöme och ansvar i trafiken. Beträffande körkortsingripande (51 § första stycket 6 KKK) bör i detta avseende föreskrivas att körkort skall återkallas, om det på grund av brottslig gärning kan antas att körkortshavaren inte kommer att respektera trafikreglerna och visa omdöme och ansvar i trafiken.

Jag återkommer senare till frågan om spärrtid.

5.2.2 Nykterhetskravet

Enligt 17 § KKK skall vid prövningen av fråga om körkortstillstånd särskilt beaktas om sökanden är känd för nyktert levnadssätt. Har han dömts för fylleri, får körkortstillstånd inte meddelas innan två år har gått från förseelsen, om det inte kan anses uppenbart att sökanden ändå

är en skötsam person. Bestämmelserna i 51 § första stycket 5 KKK innebär att körkort skall återkallas dels om körkortshavaren har gjort sig skyldig till fylleri och uppenbar skötsamhet inte föreligger, dels om körkortshavaren med hänsyn till onyktert levnadssätt inte bör ha körkort. Har återkallelse skett på någon av nämnda grunder får körkortstillstånd inte meddelas förrän ett år har gått från det att vederbörande framtogs körkortet. Denna tid kan dock sättas ned när synnerliga skäl föreligger. I stället för återkallelse kan varning meddelas. Föraren kan också åläggas att med vissa intervaller ge in nytt lämplighetsintyg.

Enligt nuvarande bestämmelser skall alltså såväl enstaka fylleriförseelse som onykterhet i övrigt beaktas i körkortssammanhang. Liksom i fråga om allmän brottslighet grundar sig reglerna på förslag som 1953 års trafiksäkerhetsutredning lade fram i betänkandet (SOU 1957: 18) Trafiksäkerhet II. Trafiksäkerhetsutredningen lät göra vissa undersökningar av sambandet mellan onykterhet och trafikbrottslighet och fann av dessa att personer som visar höggradig misskötsamhet i nykterhetsavseende påfallande ofta också visar en bristande förmåga till social anpassning i allmänhet och därjämte har en olycksbelastning i trafiken som väsentligt överstiger den normala. Från allmän trafiksäkerhetssynpunkt var det därför enligt utredningens mening synnerligen angeläget att man såg till att personer som har nykterhetsanmärkningar inte får uppträda som motorfordonsförare. Den omständigheten att en person gör sig skyldig till en fylleriförseelse ingav enligt utredningens mening en så stark misstanke om opålitlighet i nykterhetsavseende att det inte kunde vara försvarligt att ge honom rätt att föra motorfordon så länge misstanken bestod.

Trafikmålskommittén kritiserar trafiksäkerhetsutredningens undersökningar på grunder liknande dem som har åberopats beträffande undersökningen av sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet. Bl. a. gäller detta själva undersökningsmetodiken som innebar att trafiksäkerhetsutredningen utgick från en viss grupp trafikbrottslingar och undersökte förekomsten av annan brottslighet inom gruppen, medan det korrekta tillvägagångssättet enligt kommitténs mening bör vara det omvända. Trafikmålskommittén har därför presenterat en ny undersökning som avsåg ett visst antal fylleribelastade personer. Någon kontrollgrupp ur normalpopulationen fanns inte. Kommittén uttalar på grundval av de olika undersökningarna att det inte har visats någon starkare samförekomst av fylleri och trafiknykterhetsbrott. Inte heller mellan fylleri och övrig trafikbrottslighet har det enligt kommitténs mening **kunnat** klarläggas något egentligt samband.

När det gäller praxis, som dock hänför sig till tiden före länsrättsreformen, menar kommittén att fylleriförseelsen används alltför stereotypt som urvalsmetod. Särbestämmelserna om fylleriets betydelse bör enligt kommitténs förslag tas bort. Kommittén går emellertid längre, och det

gäller dem som missbrukar alkohol. Alkoholmissbrukare bör enligt kommittén medges körkort, om det finns skäl anta att han kommer att följa bestämmelserna om nykterhet i trafik. Det är enligt kommitténs mening angeläget att förarens relation till trafiken och hans uppträdande där beaktas i så stor utsträckning som möjligt. Har alkoholmissbruket lett till fysisk eller psykisk sjukdom eller skada bör körkort också vägras. Missbruk av annat berusande eller bedövande ämne än alkohol bör enligt kommittén bedömas på samma sätt som alkoholmissbruk.

Liksom kommittén har kritiserat tidigare utförda undersökningar, har olika remissinstanser ställt sig frågande inför den undersökning som kommittén har åberopat. Sålunda har den statistiska sakkunskapen uttalat att det är svårt att dra några slutsatser på grundval av den. Frånvaron av kontrollgrupp som den undersökta gruppen kan jämföras med har också påtalats. Länsstyrelsen i Västerbottens län har på samma sätt som i fråga om allmän brottslighet presenterat en undersökning avseende personer som har antecknats för fylleriförseelser. I denna undersökning konstateras att andelen trafiknykterhetsbrott inom gruppen är relativt hög i jämförelse med övriga trafikanter och att de flesta av dem som hade gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott tidigare hade begått fylleriförseelse.

Vad gäller kommitténs slutsatser är remissinstansernas meningar delade. Endast ett fåtal godtar kommitténs förslag i dess helhet. I övrigt går en skiljelinje mellan å ena sidan de instanser som menar att fylleriförseelsen bör slopas som diskvalifikationsgrund men att alkoholmissbrukare inte bör betros med körkort och å andra sidan de instanser som avstyrker kommitténs förslag i dess helhet.

I fråga om fylleriförseelsen som diskvalifikationsgrund har ett flertal remissinstanser gett uttryck för uppfattningen att dagens regler med den tvååriga karenstiden för körkortsförvärv är alltför sträng. En del av dessa instanser menar att nämnda diskvalifikationsgrund helt bör utgå, medan andra anser att en viss liberalisering behövs. Bl. a. från länsstyrelsehåll framhålls att modifieringar är nödvändiga i nu gällande regler, och det framgår också att nyanseringen i praxis är avsevärt större nu än tidigare. Även en avvaktande — eller i vissa fall avstyrkande — hållning till kommittéförslaget i denna del redovisas emellertid, t. ex. av rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, vissa länsstyrelser och NTF. Gemensamt för de olika ståndpunkterna är att man betonar nödvändigheten av att varje fylleriförseelse rapporteras och blir föremål för utredning rörande körkortet.

I fråga om förslaget att även vissa alkoholmissbrukare skall betros med körkort framhålls bl. a. att körkortsåtgärd bör sättas in på ett tidigare stadium än då missbruk föreligger. Man menar också att det är svårt att göra den prognos beträffande körkortshavarens förhållande till trafiken som kommittén förutsätter.

Jag nämnde att den praxis som kommittén kritiserar hänför sig till tiden före länsrättsreformen och att tillämpningen nu är en annan. I anslutning härtill kan jag nämna att det — enligt vad jag har inhämtat — förekommer bl. a. att återkallelse underlåts och varning meddelas i fall då ett par fylleriförseelser har begåtts under loppet av så kort tid som två år och att endast varning meddelas även i vissa fall då det är fråga om regelrätt alkoholmissbruk.

Efter övervägande av det material som föreligger har jag kommit fram till följande.

Bekämpandet av alkoholen i trafiken utgör en angelägen uppgift i trafiksäkerhetsarbetet. Denna uppfattning delas av trafiksäkerhetsexpertis världen över. I linje härmed görs stora ansträngningar för att komma till rätta med problemen. För svensk del har vi vid en internationell jämförelse hittills kunnat hålla problemen relativt väl under kontroll, och jag kan i fråga om insatser under senare tid hänvisa till bl. a. den kontroll med rutinmässiga alkoholutandningsprov som inleddes 1975. Trots vad sålunda har gjorts spelar trafiknykterhetsbrotten en alltför stor roll. Siffror som visar detta förhållande har publicerats under senare tid. Enligt dessa har mer än en tredjedel av dödade bilförare och inemot hälften av dödade motorcykelförare varit alkoholpåverkade. Skillnaden mellan det verkliga antalet trafiknykterhetsbrott och det antal sådana brott som kommer till polisens kännedom har länge ansetts stor. Polisens verksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov kommer — åtminstone på någon sikt — att ge möjlighet till säkrare beräkningar i detta hänseende än tidigare. Trafiksäkerhetsverket har granskat resultaten från några försöksområden under en begränsad tid och redovisat vissa uppskattningar. Även om materialet ännu inte tillåter några alltför långtgående slutsatser, torde det stå klart att trafiknykterheten utgör ett allvarligt problem från trafiksäkerhetssynpunkt.

Vad gäller undersökningarna av sambandet mellan onykterhet och trafikbrottslighet kan konstateras att de har kritiserats och debatterats på samma sätt som undersökningarna om sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet. Den av kommittén åberopade fylleriundersökningen kan enligt min mening inte läggas till grund för så vittgående slutsatser som kommittén har dragit. Tvärtom styrker de nyssnämnda siffrorna om trafiknykterheten mig i uppfattningen att nykterhetsförhållandena särskilt måste uppmärksammas när det gäller provningen av förare. Även så gott som samtliga remissinstanser tillmäter nykterhetsförhållandena avsevärt större betydelse än vad kommittén har gjort. Mot bakgrund av det anförda är jag inte beredd att göra avkall på skötsamhet i nykterhetshänseende som ett krav för innehav av körkort.

När det gäller frågan om fylleriförseelses betydelse innebär nuvarande regler en form av presumtion för att den som har begått en sådan förseelse är olämplig som motorfordonsförare. Jag delar såtillvida de

grundtankar som ligger bakom nuvarande regler som att ett omhändertagande på grund av berusning inger så stark misstanke om opålitlighet i nykterhetskänslor att utredning bör ske om förarens nykterhetsförhållanden. Utredningen bör belysa vederbörandes livsföring och ge både en bild av orsakerna till omhändertagandet och en grund för bedömning av risken för vidare misskötsamhet i nykterhetskänslor. Det gäller här liksom i fråga om allmän brottslighet att det är helhetsbilden av personen och den situation som han befinner sig i som måste bedömas. Detta innebär alltså att ett mera differentierat synsätt bör komma till stånd. Jag har förståelse för att körkortsmyndigheterna har funnit svårigheter att tillämpa de nuvarande bestämmelserna så strängt som de är avfattade, och den lagstiftning som jag vill förorda kan sägas utgöra ett närmande till den praxis som har utvecklats. Därmed är jag dock inte beredd acceptera att man schablonmässigt godtar upprepade ingripanden på grund av berusning under loppet av ett par år utan att körkortet återkallas. I sådana fall föreligger enligt min mening så starka indikationer på olämplighet som motorfordonsförare att ett fortsatt körkortsinnehav kan accepteras endast undantagsvis. I likhet med flertalet remissinstanser och i linje med vad jag har anfört tidigare anser jag att kommitténs förslag om att även alkoholmissbrukare i vissa fall skall betros med körkort vara otillfredsställande. Det måste — såsom har uttalats under remissbehandlingen — vara svårt att i det enskilda fallet bedöma om missbrukaren kommer att följa bestämmelserna om nykterhet i trafik, och körkortsinnehavet bör ifrågasättas på ett tidigare stadium än då missbruk har hunnit uppstå. Visar omständigheterna vid den helhetsbedömning som bör göras att vederbörande är opålitlig i nykterhetskänslor bör han inte betros med körkort.

Vad jag nu har anfört innebär att varje omhändertagande på grund av berusning bör föranleda prövning från körkortsmyndighetens sida. Detta är också den mening som företräds av de flesta remissinstanserna, som genomgående betonar vikten av att fyllerierna rapporteras till körkortsmyndigheten. Däremot talar övervägande skäl för att man, i syfte att man skall kunna göra en lämplig avvägning i det enskilda fallet, upphäver de nuvarande presumptionsreglerna och spärreglerna.

Jag vill beröra en fråga som aktualiseras om fylleri avkriminaliseras och enbart ett omhändertagande av vederbörande kommer att ske. En sådan lagändring har förordats av regeringen i proposition (1975/76: 113) den 12 februari 1976 om ändring i brottsbalken m. m., och sambandet med körkortsfrågan berörs i propositionen. En konsekvens av den föreslagna ändringen blir att omhändertaganden på grund av berusning i fortsättningen bör rapporteras till körkortsmyndigheten. I enlighet med de riktlinjer som jag nyss har förordat ankommer det på denna att med utgångspunkt i rapporten och personutredningen i övrigt pröva behovet av åtgärd i körkorts-känslor. De närmare reglerna om

hur rapporteringsskyldigheten bör fullgöras tar jag upp i samband med att jag behandlar vissa frågor angående körkortsregistreringen.

Bruk av andra berusande eller bedövande ämnen än alkohol har under senare år blivit ett allt större problem i trafiken. Särskilt synes en kombination av olika berusningsmedel kunna medföra ödesdigra följder. Många gånger är de fall som det här är fråga om svårare att upptäcka och komma till rätta med än alkoholmissbruk. Inte minst på grund härav är det angeläget att kraftfulla åtgärder sätts in. Vad jag har anfört om nykterhet och omhändertagande på grund av berusning bör därför i motsvarande mån gälla bruk av andra berusningsmedel m. m. än alkohol, t. ex. vissa läkemedel och narkotika.

Författningsmässigt bör de förordade riktlinjerna kunna uttryckas så att det vid prövningen av fråga om körkortstillstånd särskilt skall beaktas om sökanden är känd för nyktert levnadssätt (17 § första stycket KKK) och att körkortet skall återkallas om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänseende inte bör ha körkort (51 § första stycket 5 KKK). De nu gällande presumptionsreglerna och spärreglerna vid fylleri bör upphävas. Anmärkningar mot föraren med anledning av bruk av andra rusgivande medel än alkohol bör också bedömas enligt de angivna bestämmelserna. Det bör dock framhållas att det i sådana fall — liksom självfallet också vid alkoholmissbruk — ibland är fråga om tillstånd av sådan natur att de kan betecknas som sjukdom. I sådana fall skall vid körkortsingripande tillämpas den återkallelsegrund som gäller för sjukdom.

Jag återkommer senare till ytterligare vissa överväganden om körkortsspärr i anledning av onykterhet.

5.2.3 Olovlig körning

Nuvarande bestämmelser tillmäter olovlig körning väsentlig betydelse i ärenden om körkort. Sålunda gäller enligt 17 § andra stycket KKK för förvärv av körkort en tvåårig karenstid, under vilken sökanden får meddelas körkortstillstånd endast om det är uppenbart att han trots begången olovlig körning ändå är en skötsam person. Körkort skall enligt 51 § första stycket 5 KKK återkallas efter olovlig körning, om skötsamhetskravet inte är uppfyllt. Efter återkallelse får körkortstillstånd inte meddelas förrän ett år har förflutit efter det att körkortet har fråntagits föraren.

De gällande reglerna går liksom de om allmän brottslighets och fylleris betydelse tillbaka på 1958 års körkortslagstiftning. I det sammanhanget anförde 1953 års trafiksäkerhetsutredning att olovlig körning med hänsyn till förseelsens allvar och den höggradiga nonchalans som den visar hos föraren borde utgöra hinder för körkort under avsevärd tid efter förseelsen.

De angivna bestämmelserna har varit föremål för diskussion, och det

har framhållits att de är alltför stela för att kunna tillämpas efter sin ordalydelse. Detta har lett till att de trots sin kategoriska utformning har fått en skiftande tillämpning i praxis. Kommittén har funnit att olovlig körning inte bör föranleda obligatorisk körkortsspärr. Bedömningen bör i stället ske från fall till fall vid den allmänna lämplighetsprövningen. Huvudsakligen fall av grov olovlig körning bör enligt kommittén föranleda körkortsspärr.

Förslaget har berörts endast av några remissinstanser. Gemensamt för de instanser som har kommit in på frågan är emellertid att man delar uppfattningen att dagens bestämmelser är alltför stränga. Problem har kommit upp t. ex. beträffande ungdomar som har kört s. k. trimmad moped. Å andra sidan har framhållits angelägenheten av att fall som innebär en högre grad av risktagande eller som innefattar grov olovlig körning bedöms strängt från körkortssynpunkt.

Såsom anförts från olika håll utgör olovlig körning ofta ett allvarligt brott, som ger anledning att starkt ifrågasätta lämpligheten som fordonsförare av den som har begått det. Till de allvarligaste fallen hör de då föraren på grund av bristande kompetens kör på ett trafikfarligt sätt, liksom då han kör trots att hans körkort har blivit återkallat. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att de krav som följer av det differentierade körkortssystemet i fortsättningen kan leda till att antalet fall där körkortsingripande mot dem som redan har körkort ökar i antal. De krav som innefattas i det differentierade systemet måste upprätthållas. Det rör sig här ofta om körning av tyngre fordon och fordonskombinationer som ställer stora krav på föraren och som därför kan vara förenade med en avsevärd risk att föra, om vederbörande inte har den utbildning och erfarenhet som behövs. Även i sådana fall finns det dock utrymme för en gradering.

Av lindrigare beskaffenhet kan å andra sidan vara sådana av remissinstanserna nämnda fall som att föraren kör en trimmad moped. En olovlig körning sedan föraren har avslutat sin körkortsutbildning i trafikskola men som äger rum innan uppkörning har hunnit ske kan också — beroende på omständigheterna — höra till de mindre allvarliga fallen. En komplikation inträffar här för övrigt handläggningsmässigt inte sällan därigenom att föraren hinner få sitt körkort och återkallelsefrågan kommer upp först därefter.

Som framgår av de här som exempel nämnda fallen växlar i inte obetydlig utsträckning svårighetsgraden mellan olika typer av olovlig körning. Jag finner det mot bakgrund härav och remissinstansernas uttalanden befogat att lagstiftningen utformas så att större möjligheter till nyansering med hänsyn till omständigheterna skapas. Bedömningen av olovlig körning i samband med ansökan om körkortstillstånd bör ske som ett led i lämplighetsprövningen av vederbörande. Härvid bör avseende fästas vid den trafikfara som föraren har utgjort och också vid

frågan om brottet kan antas vara av mera tillfällig art eller om det ger uttryck för en uttalad nonchalans mot trafikreglerna och de krav som ställs på en förare från trafiksäkerhetssynpunkt.

Med utgångspunkt i vad jag har anfört förordar jag därför att de nuvarande bestämmelserna om spärrtid tas bort. De nu föreslagna principerna bör författningsmässigt komma till uttryck genom att olovlig körning inte nämns särskilt i 17 § andra stycket eller 51 § första stycket 5 KKK.

Till frågan om spärrtiden efter återkallelse återkommer jag senare.

5.3 Lämplighetsutredning

Enligt gällande regler skall sökande av körkortstillstånd förete ett lämplighetsintyg som har utfärdats av vederbörande polismyndighet i sökandens hemort eller i vissa fall vistelseort. Förare som har körkort men vars lämplighet ifrågasätts kan föreläggas att inge nytt lämplighetsintyg vid visst tillfälle eller vid vissa regelbundet återkommande tillfällen. Sådant föreläggande kan meddelas också i samband med att körkortstillstånd meddelas efter tidigare återkallelse av körkort. I intyget anges om sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden är lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Innan intyg utfärdas hör polismyndigheten vederbörande sociala centralnämnd, nykterhetsnämnd eller motsvarande.

Kommitténs förslag går ut på att lämplighetsintyget från polisen skall avskaffas och ersättas med utredning av kommunalt vårdorgan. Polisen har nämligen enligt kommitténs mening inte några speciella förutsättningar att bedöma en persons trafikfarlighet. Den utredning som polisen kan bidra med består främst i att med utgångspunkt i olika register undersöka om vederbörande har alkoholproblem eller andra sociala störningar. I dessa frågor menar kommittén att det är naturligare att de kommunala vårdorganen utför utredningsarbetet. Detaljanvisningar bör utfärdas för hur detta arbete skall bedrivas.

Endast några av de remissinstanser som har yttrat sig över kommitténs förslag i denna del är positiva till att slopa lämplighetsintyget. Ett större antal vill i huvudsak behålla dagens system. Vissa jämkningar i nuvarande förfarande föreslås på en del håll.

Till de remissinstanser som starkast tar avstånd från kommitténs förslag hör socialstyrelsen, som anför att den blir särskilt allvarligt road när kommittén föreslår att polisens lämplighetsutredning skall avskaffas. Styrelsen understryker med skärpa nödvändigheten av att lämplighetsintyget behålls som en obligatorisk del av bedömningen av en körkortssökandes lämplighet som motorförare.

I remissvaren diskuteras vidare bl. a. de kommunala vårdorganens ställning gentemot den enskilde. Man påtalar sålunda att vårdorganens

uttalanden kan störa ett gott förhållande mellan den enskilde och organet. Kommunförbundet menar att kontakterna kan försvåras och i vissa fall omöjliggöras, om de kommunala organen utan begränsningar skall ställa sin information till körkortstjänsterna till förfogande. De kommunala organen bör enligt förbundets mening själva få avgöra på vad sätt informationen skall redovisas och vad yttrandena skall innehålla. En del instanser framhåller risken för att motsatsförhållandet mellan de enskilda och vårdorganen ytterligare kan framhävas, om dessa skall ansvara för lämplighetsutredningen.

En annan aspekt som har tagits upp i vissa remissvar är i vilken grad polisen verkligen har information att ge. Rikspolisstyrelsen framhåller att, trots den centralisering som har skett av polisens personella resurser, personkännedomen till stor del har bibehållits genom uppbyggnaden av spaningsenheter och satsning på kvarterspolisverksamhet. Enligt styrelsens mening finns fortfarande en betydande kännedom om t. ex. personer som missbrukar alkohol eller narkotika. Allmänt sett synes de remissinstanser som har uttalat sig för att lämplighetsintyget skall behållas vara nöjda med den information som de får i dag genom polisens utredning. På en del håll framhålls att lämplighetsutredningen bör ge upplysningar om vederbörandes faktiska förhållanden medan uttalande om själva lämpligheten bör underlåtas.

Kommitténs förslag i fråga om formerna för lämplighetsutredningen får ses mot bakgrunden av dess överväganden om förarurvalet, där de sociala kriterierna enligt kommitténs åsikt i flertalet fall skall tillmätas mindre betydelse än i dagens läge. Jag får här hänvisa till vad jag längre fram kommer att anföra om trafik konsulenter och s. k. kvalificerad förarutredning. Oberoende av om en trafik konsulentsorganisation och ett kvalificerat förarprov införs, måste dock ställning tas till frågan i vilken omfattning och på vilket sätt den allmänna personliga lämplighetsutredningen skall ske. Det som jag i första hand har fäst mig vid i ett stort antal remissvar är den positiva hållning som man intar till polisens lämplighetsutredning. Inte minst gäller detta körkortstjänsterna själva. Polisens utredningar anses sålunda vara till god hjälp i arbetet. Dels har polisen nämligen tillgång till egna register av olika slag över rapporterade förseelser m. m., dels ger polisens rörliga arbete kontakter som är värdefulla för att samla in erfarenheter av det slag som kan vara av betydelse i arbetet med lämplighetsutredningar. En annan aspekt är att det i det övervägande antalet fall inte behövs någon särskild utredning om vederbörande. Dvs. det räcker med ett konstaterande att han inte är känd för några sociala avvikelser. Detta betyder att det stora flertalet fall i dag kan handläggas på ett synnerligen enkelt sätt, som inte synes kräva någon ändring av det gällande systemet.

Mot bakgrunden av det anförda förordar jag att polisens lämplighetsutredning behålls. Jag vill emellertid ge några synpunkter på utformningen av utredningen.

Många remissinstanser hävdar såsom jag har anfört att lämplighetsintyget inte bör innehålla något uttalande om själva lämpligheten som förare. Dagens system väcker enligt min mening ofta missförstånd. Åtskilliga enskilda personer tror nämligen att saken är avgjord i och med att polisens lämplighetsintyg har avgetts. Det måste poängteras och allmänheten måste få klart för sig att det är körkortsmyndigheten — länsstyrelsen vid körkortsgivning och domstolen (länsrätten) vid körkortsingripande — som avgör ärendet och att man sedan kan föra talan mot beslutet hos högre instans.

Övervägande skäl talar alltså för att lämplighetsutredningen skall innehålla endast redogörelse för de personliga förhållandena och inte något omdöme om lämpligheten. Klargörs rollfördelningen mellan de olika organ som handlägger ett körkortsärende, bör det också finnas möjligheter att få fram en ändrad attityd till dessa. Jag tänker då på de olika vårdorganen, såsom sociala centralnämnder eller nykterhetsnämnder. Dessa bör liksom hittills höras av polisen, och deras yttranden bör också bestå enbart av en redovisning av de faktiska förhållandena. De svårigheter som vårdorganen f. n. anser sig möta när det gäller att yttra sig om enskilda klienter bör härigenom kunna minska.

För att lämplighetsutredningarna skall kunna tjäna sitt syfte är det väsentligt — inte minst med hänsyn till önskvärdheten av en likformig praxis — att formerna för utredningsarbetet förenhetligas. Kommitténs förslag att detaljanvisningar i detta avseende skall meddelas har vid remissbehandlingen inte mött någon invändning utom från kommunförbundets sida. Jag anser det ofrånkomligt att det — på samma sätt som i dag — finns sådana föreskrifter. Endast därigenom kan nödvändig stadga ges åt verksamheten. Både polisens, vårdorganens och körkortsmyndigheternas arbete underlättas genom att det finns normer för i vilka fall utredning skall ske och hur den skall läggas upp. Rättssäkerheten för den enskilde förbättras. Myndigheter som bör samverka vid utarbetandet av föreskrifter av nu angivet slag är rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk och socialstyrelsen.

Även om polisens lämplighetsutredning — efter hörande av kommunalt vårdorgan — sålunda bör vara kvar som ett obligatoriskt moment vid körkortsgivningen hindrar detta inte att vederbörande länsstyrelse eller domstol i en del fall behöver skaffa kompletterande utredning från sådant organ eller exempelvis länsnykterhetsnämnden. Något skäl att ändra nu rådande ordning på denna punkt föreligger inte. Behov att verkställa utredning av nämnt slag föreligger ofta även i samband med omprövning av körkortsinnehav.

Jag vill framhålla en praktisk konsekvens av att själva intyget avskaffas och ersätts med en redovisning av de faktiska omständigheterna. Som jag nämnt tidigare kan körkortshavare i vissa fall föreläggas att komma in med nytt lämplighetsintyg. Med den av mig föreslagna ord-

ningen förefaller det naturligt att körkortsmyndigheten beslutar om att lämplighetsutredning skall ske och drar försorg om att den inhämtas.

Sammanfattningsvis innebär det sagda att polisens lämplighetsutredning bör vara obligatorisk vid körkortsgivning. Polisen skall i varje enskilt fall höra vederbörande sociala organ. Utredningen skall innehålla redogörelse för vederbörandes personliga förhållanden men inte något sammanfattande omdöme i körkortsfrågan. Därutöver skall körkortsmyndigheterna kunna skaffa kompletterande utredning från olika statliga och kommunala organ. Körkortsmyndigheterna skall också kunna höra sådana organ i fall av körkortsingripande. Rikspolisstyrelsen skall efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk och socialstyrelsen meddela de närmare föreskrifter som behövs om lämplighetsutredningen.

5.4 Kvalificerad förarutredning

Den nuvarande bedömningen av en persons trafikfärdigheter, körskicklighet och uppträdande i trafiken har en bred inriktning. Sålunda skall enligt 35 § KKK körkortsprovet avse bl. a. de mera övergripande trafiksäkerhetsfrågorna, såsom vägtrafikens utveckling, trafikolyckornas orsaker och vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken. Vidare bedöms sökandens kunskap om bl. a. trafikföreskrifter, sjukdomars, alkohols och narkotikas inverkan på människan och konstruktionen m. m. hos fordon av det slag som ansökan avser. Slutligen prövas sökandens förmåga att i olika trafikmiljöer föra fordon, liksom hans sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

KKK innehåller också bestämmelser om att länsstyrelse resp. länsrätt kan förelägga en förare att komma in med nytt kompetensbevis. Sådant föreläggande meddelas när det av särskild anledning kan antas att föraren inte har erforderlig skicklighet, t. ex. när han har brustit i ett flertal avseenden eller tidigare har varit föremål för körkortsingripande. Föreläggande av denna art förekommer dock relativt sparsamt i praxis. Andra möjligheter som står körkortsmyndigheterna till buds är att höra vederbörande trafikinspektör resp. psykiatrisk och psykologisk expertis.

Jag vill också beröra det differentierade körkortssystem som enligt statsmakternas beslut etappvis genomförs. Syftet med detta är bl. a. att utbildning och prov skall förbättras genom särskild inriktning på resp. fordonsslag. Nya kursplaner har i enlighet med dessa riktlinjer utarbetats under senare år för förare av de skilda slagen av fordon. Utbildningen och provet har det gemensamma syftet att föraren skall ges bästa möjliga förutsättningar att möta de krav som ställs i dagens trafik. Tyngdpunkten i utbildningen har förskjutits från faktakunskap av typ regel- och vägmärkeskännedom till en betoning av den vikt som förarens attityder till trafiken och dess roll i samhället har. Det är sålunda

ett målmedvetet program med hög ambitionsnivå som genomförs i fråga om utbildning och prövning av motorfordonsförare. I utvecklingsarbetet tas till vara de nya rön som har gjorts på området såväl internationellt som inom landet. Det måste betonas att förarutbildning och förarprov hör till de frågor som är föremål för internationellt samarbete inom olika organ. Sverige spelar en aktiv roll i detta arbete.

Kommittén menar för sin del att det inte finns utarbetad någon metod för en mera ingående trafiksäkerhetsbedömning av förare och diskuterar i det sammanhanget några metoder som används på en del håll utomlands. I de prov som det här är fråga om ingår bl. a. psykologiska test av olika slag, men kommittén menar att denna typ av prov inte bör läggas till grund för beslut i körkortsfrågor. Däremot anser kommittén att ett utvidgat praktiskt förarprov — även det enligt utländskt mönster — skulle kunna vara till hjälp. Detta s. k. kvalificerade förarprov skulle avse personer som på ett eller annat sätt har problem med körkortsfrågan, t. ex. personer som vill ha nytt körkort efter återkallelse, personer som har gjort sig skyldiga till sådan upprepad brottslighet som kan anses utgöra tecken på varaktig asocialitet och personer som trots upprepade försök inte har klarat det vanliga förarprovet. Även om det rent praktiska provet skulle utgöra det centrala momentet i den utvidgade förarutredningen skulle det dock även kunna tänkas vissa andra undersökningsmetoder, såsom begåvningsstest och psykomotoriska test. Utredningen bör enligt kommitténs mening främst ses som en inledning till rehabiliterande verksamhet, alltså en hjälp att erhålla eller behålla körkort. Kommittén framhåller att ett utvecklingsarbete behövs innan de föreslagna metoderna kan omsättas i praktiken.

Ett relativt litet antal remissinstanser har yttrat sig över kommitténs förslag i denna del. Av dessa är det bara ett par som tillstyrker det, medan de övriga instanser som har yttrat sig tvekar. Kriminalvårdsstyrelsen menar exempelvis att kommittén har gått alltför långt i sin målsättning. En annan synpunkt — som framförs av statens trafiksäkerhetsverk — går ut på att ett prov som det föreslagna väl kan öka möjligheterna att bedöma den rent tekniska körskickligheten, men att det är osäkert om man med dess hjälp kan få en uppfattning om förarens benägenhet att följa trafikreglerna. Innan ytterligare utredning har gjorts, kan verket inte ta ställning till förslaget. Socialstyrelsen dömer helt ut kommitténs tankegångar i fråga om begåvningsstest och psykomotoriska test såsom föråldrade. Sveriges trafikskolors riksförbund är inne på liknande tankegångar.

Vid remissbehandlingen har förslaget inte vunnit gehör hos de sakkunniga instanserna. Jag delar den uppfattning som sålunda har kommit till uttryck och kan inte tillstyrka att ett förarprov inrättas enligt de riktlinjer som kommittén har dragit upp. I detta sammanhang vill jag emellertid peka på att körkortsmyndigheterna redan har möjlighet

att i tveksamma fall låta föraren gå igenom nytt förarprov. Föreläggande om sådant prov förekommer dock relativt sällan. För min del vill jag förorda att man i större utsträckning utnyttjar denna möjlighet att kontrollera förarnas beteende i trafiken. Dessutom bör det vara möjligt att bygga vidare på de nu gällande bestämmelserna och undersöka hur ett för just detta ändamål lämpligt förarprov bör vara utformat. Jag avser att uppdra åt utredningen av vissa körkortsfrågor att behandla frågan och lägga fram förslag i ämnet.

5.5 Trafikkonsulenter

Kommittén framhåller att det i Sverige inte finns något särskilt sakkunnigorgan som har till uppgift att utreda körkortsfrågor och föreslår därför att 39 befattningshavare — trafik konsulenter — skall knytas till trafiksäkerhetsverket. Huvuddelen av konsulenterna skulle ingå i verkets lokala och regionala organisation. Konsulenterna skulle ha till uppgift att medverka i sådana körkortsfrågor där vederbörande har problem. Som exempel nämns kontroll och återanpassning av dem som vill ha körkort efter ett tidigare körkortsingripande, avgivande av sakkunnigutlåtanden om förarlämpligheten och medverkan i det av kommittén föreslagna s. k. pricksystemet och i uppföljningen av villkorligt meddelade körkortsåterkallelser. Som ett konkret exempel på trafik konsulentens uppgifter nämner kommittén att konsulenten skulle medverka i det utvidgade förarprov som jag har behandlat i det föregående. Konsulenten bör ha kvalificerade kunskaper på de olika områden som berör hans verksamhet, helst grundlig psykologutbildning, men även personer med praktisk erfarenhet av förarutbildning och förarprov bör knytas till organisationen.

Förslaget om trafik konsulenter har behandlats av ett flertal remissinstanser, och åtskilliga av dem tillstyrker i princip att det genomförs. Ett betydande antal är emellertid tvekande inför förslaget. Även bland de remissinstanser som tillstyrker finns det de som anser att tveksamheter föreligger, och det betonas att de organisatoriska frågorna måste prövas närmare. Det råder bland de tillstyrkande instanserna delade meningar i dessa frågor, t. ex. om var konsulenterna skall placeras. Bland de instanser som tvekar inför förslaget i dess helhet framhålls bl. a. risken för kompetenskonflikter i förhållande till de organ inom kriminalvården och socialvården som har rehabiliteringsuppgifter. Likaså framhålls risken för att en alltför byråkratisk organisation byggs upp. Behovet av försöksverksamhet innan slutlig ställning tas betonas också.

Trafikkonsulenternas verksamhet skulle enligt kommittéförslaget omfatta ett stort område med såväl utredande som rehabiliterande inslag. De skulle ha uppgifter såväl i samband med körkortsgivning som körkortsingripande. Jag återkommer i det följande till flera av de verksam-

hetsfält som aktualiseras — såsom pricksystemet och villkorlig körkortstillstånd — återkallelse — men jag vill redan nu i relativt nära anslutning till vad jag har anfört om förarurval, lämplighets- och förarutredning m. m. behandla även trafikinspektörfrågan.

Det är naturligt att kommittén med ett så vittförgrenat verksamhetsområde för trafikinspektörerna inte i detalj har kunnat utveckla hur organisationen skall läggas upp. Denna brist på konkretisering har emellertid lett till att åtskilliga remissinstanser — även bland dem som i princip tillstyrker förslaget — har haft svårt för att ingå på den detaljbedömning som behövs för ett slutligt ställningstagande. De inte fåtaliga önskemålen om försöksverksamhet är ett belägg härför.

För egen del har jag vid bedömningen av förslagets för- och nackdelar med beaktande av remissinstansernas skiftande meningar fäst mig bl. a. vid en av de uppgifter som skulle tillkomma trafikinspektörerna. Jag syftar på deras medverkan i det utvidgade förarprov med begåvnings- och psykomotoriskt test som jag har behandlat i det föregående och som jag i likhet med flertalet remissinstanser har avstyrkt. Härmed bortfaller ett viktigt arbetsområde för trafikinspektörerna vid såväl körkortsgivning som körkortsingripande. Ser man ytterligare på rehabiliteringen och remissinstansernas inställning härtill — jag återkommer senare till detta — finner man åtskilliga tveksamheter även i det avseendet. Det gäller såväl möjligheterna att påverka vissa grupper av förare som själva uppläggnings- och rehabiliteringsåtgärderna. Därmed krymper ytterligare den ram inom vilken trafikinspektörerna skulle arbeta.

Det är inte möjligt för mig att på detta sätt i detalj gå igenom hela det föreslagna verksamhetsområdet för trafikinspektörerna, men redan det anförda visar enligt min mening att behovet av en sådan organisation som kommittén har förordat måste ifrågasättas. Det synes nödvändigt att före ett ställningstagande göra en detaljanalys med avseende på vilka trafiksäkerhetsbehov som skulle kunna tillgodoses genom tillskapandet av en konsulentorganisation. Inte minst mot bakgrunden av vikten att göra prioriteringar mellan olika tänkbara trafiksäkerhetsåtgärder är en sådan analys nödvändig. Uppgifter av detta slag har tilldelats trafiksäkerhetsutredningen (K 1973: 07), och det skulle vara olyckligt att i ett väsentligt avseende föregripa utredningens arbete.

Som jag nämnde har en del remissinstanser särskilt uppehållit sig vid de rent organisatoriska konsekvenserna av förslaget och betonat angelägenheten av ytterligare utredning härvidlag. Förslaget berör i hög grad organisatoriska frågor inom såväl trafiksäkerhetssektorn i dess helhet som inom statens trafiksäkerhetsverk och vidare dess förhållande till andra myndigheter och organ. Även i fråga om organisationen av trafiksäkerhetsarbetet har trafiksäkerhetsutredningen fått i uppgift att undersöka vilka förändringar som behövs. Inte heller på dessa områden är det

lämpligt att föregripa trafiksäkerhetsutredningens arbete som bör grunda sig på en helhetsbedömning av olika möjliga åtgärder.

Sammanfattningsvis finner jag att det saknas tillräckligt material för att ta ställning till förmån för införandet av ett system med trafikkon-sulenter.

5.6 Grunderna för körkortsingripande

5.6.1 Inledning

Kommittén har behandlat frågan om körkortsingripande mot bakgrund av sina förslag om förarurvalet. Detta innebär att de mera omfattande ändringarna i förhållande till gällande rätt framför allt rör betydelsen av allmän brottslighet och onykterhet. Därutöver har kommittén emellertid lagt fram förslag i åtskilliga andra hänseenden, t. ex. ang. körkortsingripande vid enstaka trafiköverträdelse och vid upprepad trafikbrottslighet.

Kommitténs termer körkortsindragning — som syftar på ingripanden av annan anledning än trafikbrottslighet — och körkortsåterkallelse — som tar sikte på ingripanden i anledning av trafikbrottslighet — använder jag i viss utsträckning för att underlätta en jämförelse med kommitéförslaget.

5.6.2 Körkortsindragning

Kommittén har behandlat körkortsindragning i 2 kap. förslaget till lag om körkort. Nuvarande bestämmelser finns i 51 § KKK. Utöver de tidigare redovisade synpunkterna rörande kommitténs förslag om betydelsen av allmän brottslighet och onykterhet vid förarurvalet har remissinstanserna inte haft några invändningar annat än beträffande vissa mera detaljartade frågor.

Kommitténs förslag i fråga om ingripande vid sjukdom, skada eller liknande förhållanden överensstämmer i sak med vad som gäller f. n. Remissinstanserna har inte haft några principiella erinringar, och jag förordar att de nuvarande bestämmelserna i 51 § första stycket 7 KKK behålls. Det innebär att körkort skall återkallas, om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon har minskat så väsentligt genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte vidare bör ha körkort.

När det gäller det allmänna lämplighetskravet föreslår kommittén en generellt hållen regel med innebörd att körkortet skall dras in, om innehavaren inte uppfyller de krav som gäller för att få körkort. Härunder aktualiseras bl. a. frågorna om den allmänna brottslighetens och nykterhetens betydelse.

Jag delar utredningens uppfattning att samma förhållanden som utgör hinder mot erhållande av körkort bör föranleda att körkortet dras in.

Som jag har anfört i det föregående vid övervägande av de frågor som hör ihop med förarurvalet har jag kommit fram till att man även i fortsättningen i viss utsträckning bör ta hänsyn till allmän brottslighet. Jag får i detta sammanhang hänvisa till de överväganden som jag har gjort tidigare i frågan. Även i frågan om nykterhetens betydelse för körkortet har jag — som framgått av det föregående — kommit fram till en annan ståndpunkt än den som kommittén har intagit, nämligen att opålitlighet i nykterhetsavseende — och inte blott alkoholmissbruk — skall beaktas. Samma uppfattning har jag kommit till när det gäller bruk av andra stimulerande eller bedövande ämnen än alkohol, t. ex. när fråga är om narkotika. Jag kan också i detta avseende hänvisa till mina tidigare överväganden.

Som tredje punkt när det gäller körkortsindragning har kommittén tagit upp det fallet att körkortshavaren underlåter att i enlighet med föreläggande som har meddelats honom komma in med läkarintyg, kompetensbevis eller — vad gäller lämplighetsfrågan — underlåter att genomgå undersökning hos trafikkonsulent.

Denna punkt har sin principiella motsvarighet i 51 § första stycket 8 KKK. Enligt denna bestämmelse skall körkort återkallas om körkortshavare — vars lämplighet som förare ifrågasatts — har fått föreläggande av länsstyrelse eller länsrätt att komma in med läkarintyg, lämplighetsintyg eller bevis om godkänt förarprov men han har underlåtit att följa föreläggandet.

Som framgått av vad jag tidigare har anfört anser jag inte att någon trafikkonsulentorganisation bör tillskapas. Nyss berörda bestämmelse i KKK — som tar sikte på läkarintyg och bevis om godkänt förarprov — bör stå kvar. Lämplighetsutredning bör skaffas genom körkortsmyndighetens försorg.

Enligt den fjärde punkten i kommittéförslaget skall körkort dras in om innehavaren inte följer föreläggande att byta ut körkort.

I 49 § KKK finns bestämmelser om att länsstyrelse i samband med beslut om nya eller ändrade villkor för körkort skall förelägga innehavaren att byta ut det mot nytt körkort, om texten i det gamla kortet behöver ändras. Jag förordar att denna bestämmelse skall finnas kvar med den justeringen att de befogenheter som enligt vad nu har sagts länsstyrelsen har — dvs. att meddela beslut angående villkor och förelägga körkortshavaren att byta ut körkort — skall tillkomma även länsrätt.

5.6.3 Körkortsåterkallelse

Kommittén har tagit upp körkortsåterkallelse i 3 kap. förslaget till lag om körkort. Nuvarande bestämmelser finns i 51 § KKK.

Härunder har kommittén behandlat frågor om körkortsingripande i anledning av trafikbrott. De föreslagna återkallelsegrunderna överensstämmer i sak i ganska stor utsträckning med gällande rätt. Trafiksä-

kerhetsaspekterna betonas starkt och en skärpning av praxis föreslås i fråga om vissa allvarliga trafikbrott och vid upprepad trafikbrottslighet.

Jag kommer i det följande att redovisa mina ställningstaganden till de olika fall av körkortsingripanden som bör kunna komma i fråga. Det bör observeras att varning givetvis i åtskilliga av de återkallelsegrundande fallen kan bli aktuell som ett alternativ till återkallelse i enlighet med de regler som jag föreslår i 5.9.

Punkt 1 i kommittéförslaget behandlar grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott. Återkallelse skall kunna ske liksom i dag är fallet. En specialregel om visst undantag från återkallelse föreslås när det gäller trafiknykterhetsbrott, om körningen har avsett kort flyttning av fordonet på gård eller parkeringsplats eller liknande område och risken för trafikolycka har varit obetydlig.

Körkortsingripande med anledning av grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott har inte ifrågasatts av remissinstanserna.

Vad kommittén har föreslagit ger mig inte anledning att föreslå ändring av dagens regler i KKK. Grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och rattnykterhet bör alltså vara återkallelsegrundande. Befogenheten att underlåta återkallelse i visst fall av trafiknykterhetsbrott under mildrande omständigheter återkommer jag till senare i samband med att jag behandlar frågan om behovet av en allmän regel om bortfall av körkortsreaktion, motsvarande de bestämmelser som finns inom straffrätten om påföljdseftergift. (5.12.)

Jag har också noterat kommitténs förslag att villkorlig återkallelse skall kunna ske i viss utsträckning vid bl. a. trafiknykterhetsbrott. Även härtill återkommer jag, nämligen i samband med att jag behandlar frågan om villkorlig återkallelse resp. varning. (5.9.)

I punkt 2 tar kommittén upp sitt förslag om återkallelse av körkort efter obehörigt avvikande (smitning) från trafikolycksplats.

Straffbestämmelsen i fråga om smitning finns i 5 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen — TBL). Enligt denna bestämmelse kan den dömas för smitning som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av trafikolycka, om han genom att avlägsna sig från olycksplatsen har undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder som olyckan skäligen bort föranleda eller om han har undandragit sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen. Vägtrafikungörelsen (1972: 603) (VTK).

Enligt 51 § första stycket 2 KKK skall körkort återkallas om körkorts-havaren har vållat trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen har undandragit sig att i mån av förmåga medverka till åtgärder som olyckan skäligen bort föranleda. Varning får inte meddelas när återkallelsegrund enligt 51 § första stycket 2 KKK föreligger.

Vid jämförelse mellan 5 § TBL och 51 § första stycket 2 KKK finner man att TBL har en vidare omfattning än KKK. Enligt TBL kan smitning bestraffas både när det är fråga om personskada och sakskada. Körkortsåterkallelse enligt 51 § första stycket 2 KKK kan däremot ske bara då det rör sig om personskada. Bestämmelserna skiljer sig åt också med avseende på vem som kan bli föremål för åtgärd. Enligt 5 § TBL kan den som har haft del i trafikolyckan dömas för smitning, medan enligt 51 § första stycket 2 KKK körkortet kan återkallas endast om körkortshavaren har vållat trafikolyckan. Detta innebär att domstolen inte behöver ta ställning i vållandefrågan, men att körkortsmyndigheten måste göra det.

Praxis har utvecklat sig så att körkort återkallas även i vissa fall då 51 § första stycket 2 KKK inte är tillämplig. I stället tillämpas då 51 § första stycket 4 KKK som innebär att körkortet skall återkallas, om körkortshavaren vid färd med motordrivet fordon har grovt åsidosatt sådan förpliktelse i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende som åligger honom såsom förare. Även 51 § första stycket 6 KKK tillämpas. Denna bestämmelse innebär att körkortet kan återkallas, om körkortshavaren genom brottslig gärning har visat påtaglig brist på hänsyn till andra. Enligt denna bestämmelse kan körkortet återkallas t. ex. när föraren vid backning ut från parkeringsplats har vållat skador på ett bredvidstående fordon.

Kommittén kritiserar dagens bestämmelser och den praxis som har utvecklats i smitningsfallen. Kritiken inriktas framför allt på att körkortsmyndigheten ibland tvingas göra en prövning av vållandefrågan och på att nuvarande körkortspraxis är alltför sträng. Enligt kommitténs mening leder så gott som varje form av smitning till körkortsåterkallelse. Varning meddelas endast undantagsvis. Kommittén menar att smitningsbrottet inte sällan saknar omedelbar anknytning till trafiksäkerheten och understryker att körkortsingripande bör ske enbart utifrån trafiksäkerhetssynpunkter. Kommittén föreslår mot bakgrund härav att körkort skall återkallas, om körkortshavaren har gjort sig skyldig till brott mot 5 § TBL och brottet från trafiksäkerhetssynpunkt är av allvarligare beskaffenhet.

Kommitténs förslag om smitning har rönt obetydlig uppmärksamhet vid remissbehandlingen. I några fall har dock påtalats att den föreslagna bestämmelsen är alltför oklar och att den också uppställer alltför rigorösa krav för att återkallelse skall kunna ske. Sålunda uttalar statens trafiksäkerhetsverk att de mera bagatellartade fallen av smitning inte bör leda till körkortsåterkallelse, men att det föreslagna rekvisitet "allvarligare beskaffenhet" synes vara alltför snävt.

Enligt min mening är dagens praxis i fråga om smitning med en uppsplittring av återkallelsefrågan på olika bestämmelser i KKK inte tillfredsställande. Bedömningen bör i princip ske enligt en enda bestäm-

melse. Denna bör avse såväl person- som saksador. Vidare bör den vara avfattad så att körkortsmyndigheten inte behöver göra en självständig prövning av vållande frågan. Varning bör kunna meddelas vid vissa fall av smitning.

När det gäller att mera i detalj ta ställning till vid vilka smitningsfall körkortsingripande bör ske, anser jag att man som utgångspunkt bör ha att smitning i många fall oberoende av trafikfaran kan vara uttryck för en betydande brist på sådant omdöme och ansvar som man bör fordra i trafiken. Detta kan gälla även vid lindrigare skador. Å andra sidan bör inte bagatellfall vid enbart saksador leda till en så hård reaktion som körkortsåterkallelse.

Med utgångspunkt i det anförda förordar jag en bestämmelse av innebörd att körkort i allmänhet bör återkallas om körkortshavaren vid färd med motordrivet fordon har brutit mot 5 § TBL och personskada eller sådan sakskada som inte är av obetydlig art har uppkommit.

Återkallelsefrågan vid smitning bör alltså bedömas enligt den förordade regeln. Ingår ett smitningsbrott, som i och för sig ensamt inte är av så kvalificerat slag att det bör föranleda återkallelse, som ett led i en serie trafikbrott, får det givetvis bedömas enligt reglerna om återkallelse vid upprepade trafikbrott.

Som jag nämnde finns i 14 § VTK bestämmelser om vägtrafikants åligganden vid trafikolycka. En del av dessa är sanktionerade i VTK med bötesstraff. Här avses bl. a. underlåtenhet att underrätta skadeli-dande eller polis om uppkommen skada. Dessa fall rapporteras till körkortsmyndigheten, om brottet har begåtts vid färd med motordrivet fordon. Körkortsingripande i dessa fall bör inte grundas på reglerna för smitning utan bli aktuellt främst när körkortsfrågan ifrågasätts på grund av upprepad trafikbrottslighet.

I punkterna 3 och 4 har kommittén föreslagit regler som går ut på att körkort skall kunna återkallas om körkortshavaren vid förande av motordrivet fordon har gjort sig skyldig till brott varigenom han i inte ringa mån har åsidosatt en för trafiksäkerheten grundläggande regel resp. funnits skyldig till brott varigenom han vid färd med motordrivet fordon eljest i väsentlig mån har äventyrat trafiksäkerheten. Dessa bestämmelser avses ersätta nu gällande regler i 51 § första stycket 4 KKK, som innebär att körkortet kan återkallas om föraren vid färd med motordrivet fordon grovt har åsidosatt sådan förpliktelse i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende som åligger honom som förare.

När det gäller den hittillsvarande tillämpningen av punkt 4 i dagens bestämmelser anmärker kommittén, att vissa typfall för körkortsingripande har utbildats. Kommittén vill med den nya punkt 3 kodifiera och skärpa denna praxis. Man bör inte såsom i dagens praxis utgå från trafikfarligheten i det enskilda fallet utan från själva typfarligheten i det slag av överträdelse som det är fråga om. Kommittén tänker här på så-

dana fall som förande i uttröttat tillstånd av fordon, underlåtenhet att stanna före färd ut på huvudled, påkörning av fotgängare på övergångsställe, trafikfarliga omkörningar, förande av bristfälligt fordon, körning mot rött ljus och allvarigare hastighetsöverträdelser.

Den nya punkt 4 avses komplettera punkt 3 men är mera inriktad på trafikfarligheten i det enskilda fallet. Kommittéförslaget under denna punkt innebär också att körkort skall kunna återkallas även om förseelsen inte har ägt rum vid förande av fordon men väl vid färd med sådant, t. ex. för passagerare. Detta betyder en utvidgning i förhållande till dagens regel, som tar sikte endast på föraren.

Förslaget om skärpt praxis när det gäller ingripanden mot vissa allvarigare trafiköverträdelser har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Kritik har emellertid riktats bl. a. mot att kommittéförslaget i denna del är alltför vagt och att det är svårt att skilja de båda återkallelsegrunderna från varandra. Förslaget att även passagerares körkort skall kunna återkallas vid allvarigare trafiköverträdelser har inte kommenterats närmare vid remissbehandlingen.

Frågan om körkortsingripande vid vissa allvarigare trafiköverträdelser behandlades i 1970 års tilläggsdirektiv till kommittén. Chefen för justitiedepartementet framhöll däri att överträdelser av den typ som körning mot rött ljus, omkörning strax före eller på övergångsställe, färd ut på huvudled utan att iakttä stopplikt och väsentligt hastighetsöverskridande m. m. — oavsett trafikfaran i det enskilda fallet — visar en påtaglig brist i förarens insikter om och förståelse för vad trafiksäkerheten kräver.

För egen del vill jag framhålla det som väsentligt att trafikförseelser av det slag som det här är fråga om bekämpas med kraft. De utgör brott mot de grundregler som måste iaktas för att trafiksäkerheten skall kunna upprätthållas. Erfarenheten visar också att överträdelser av angivet slag förekommer i utbredd omfattning med inte sällan allvarliga konsekvenser som följd. De är av den art att medtrafikanter som drabbas oftast inte har någon möjlighet att värja sig. I och med att regelöverträdelser har skett är risken stor för att en allvarlig olycka är ett faktum. Oskyddade trafikanter — såsom vid övergångsställen — kan bli offer för dessa överträdelser. Jag delar alltså kommitténs uppfattning att man, när det gäller körkortsfrågan, måste se allvarligt på brott mot grundläggande trafikregler, vilket naturligtvis inte innebär att man skall åsidosätta kraven på en med hänsyn till omständigheterna nyanserad bedömning i enlighet med vad jag har angivit i den allmänna översikten.

När det gäller den redaktionella utformningen av bestämmelserna om körkortsingripande vid enstaka trafikförseelse delar jag den uppfattning som flera remissinstanser har att bestämmelserna enligt kommittéförslaget är alltför vagt utformade och att det är svårt att skilja mellan de i punkterna 3 och 4 angivna grunderna. Jag förordar därför att normerna

för körkortsingripanden vid enstaka trafiköverträdelse sammanförs i en regel.

Behov av att utvidga möjligheterna till körkortsåterkallelse för annan än föraren vid färd med motordrivet fordon föreligger inte enligt min mening.

Med beaktande av det anförda föreslår jag att körkortsåterkallelse skall ske om körkortshavaren vid förande av motordrivet fordon har åsidosatt en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig förpliktelse. Gentemot gällande bestämmelser i 51 § första stycket 4 innebär detta den skillnaden att rekvisitet "grovt åsidosättande" faller bort. Detta skall ses mot bakgrunden av vad jag har anfört om vikten av körkortsingripande vid brott mot särskilt betydelsefulla trafikregler. Beträffande dessa är det fråga om åsidosättande av krav i hänseenden som är väsentliga från trafiksäkerhetssynpunkt oberoende av om överträdelsen med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet kan bedömas som grov eller inte. Under bestämmelsen bör hänföras bl. a. de fall av olovlig körning som föranleder körkortsingripande. Detta brott liksom övriga trafikförseelser kan naturligtvis också komma att hänföras under nästföljande punkt som avser upprepad trafikbrottslighet.

I punkt 5 föreslår kommittén att körkortsåterkallelse skall ske om körkortshavaren genom upprepade brott mot de bestämmelser som har meddelats i trafiksäkerhetens intresse för den motordrivna fordonstrafiken har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser. Förslaget har likheter med gällande bestämmelser i 51 § första stycket 3 KKK. Skillnaden ligger i att enbart de bestämmelser som har meddelats i trafiksäkerhetens intresse skall beaktas och att återkallelse skall kunna ske också på grund av trafikförseelser som inte har begåtts vid färd. I sistnämnda hänseende skulle den föreslagna bestämmelsen sålunda kunna leda till att arbetsgivare m. fl. får körkort återkallat med anledning av förseelser som de har dömts till ansvar för på grund av s. k. ägaransvar i trafiklagstiftningen.

Anledningen till att begreppet "i trafikens intresse" i nuvarande 51 § första stycket 3 KKK föreslås utgå uppger kommittén vara att sådana enligt dess mening från trafiksäkerhetssynpunkt betydelselösa förseelser som exempelvis skatte- eller registreringsförseelser inte bör föranleda körkortsingripande.

Vid remissbehandlingen har från bl. a. trafikbilägarnas sida kritik rikats mot förslaget att även förseelser på grund av ägaransvar skulle kunna leda till körkortsreaktion. I övrigt har förslaget i punkt 5 inte kommenterats närmare vid remissbehandlingen.

Vad gäller registreringsförseelserna vill jag först framhålla att det från trafiksäkerhetssynpunkt inte är betydelselöst att reglerna om registrering av fordon iakttas. Registreringsförfarandet ligger i väsentlig mån till grund för en effektiv kontroll på olika sätt av fordonsparken och tra-

fiken. Även andra förseelser — såsom i skatte- och försäkringssammanhang — kan på ett påtagligt sätt visa förarens attityder till vägtrafikens olika problem, däribland trafiksäkerheten. Ett mera systematiskt åsidosättande av sådana regler som det här är fråga om bör enligt min mening liksom nu kunna leda till att körkortet återkallas. Samma betraktelsesätt kan läggas på brott mot andra bestämmelser som har meddelats i trafikens intresse.

Den av kommittén förordade utvidgningen innebärande att även ägare av fordon i denna sin egenskap skulle drabbas av körkortsreaktion anser jag skulle kunna leda till allt för svåra avvägningar och föra för långt i vissa situationer. Jag är således inte beredd att tillstyrka någon ändring i förhållande till dagens regler.

I övrigt anser jag liksom kommittén att det är angeläget att bekämpa den upprepade trafikbrottsligheten. Genom en strikt och konsekvent praxis i detta avseende torde man — jämte skärpta ingripanden mot enstaka allvarigare överträdelse — kunna göra betydande trafiksäkerhetsinsatser. En påtaglig effektivisering av ingripandena torde på viss sikt kunna ske med tillämpning av ett pricksystem, vartill jag återkommer senare.

Med beaktande av vad jag nu har anfört föreslår jag att nuvarande bestämmelser i 51 § första stycket 3 KKK behålls, vilket innebär att körkort skall återkallas om körkortshavaren genom upprepade förscelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som har ställts upp i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon.

Sammanfattningsvis innebär vad jag nu har förordat att jag i väsentliga avseenden har kunnat följa kommitténs förslag till effektivisering av körkortsåterkallelserna.

Har en körkortshavare genom utländsk dom som har vunnit laga kraft dömts för brott som utgör återkallelsegrund, bör på sätt kommittén har föreslagit bestämmelserna om körkortsingripande på grund av svensk dom äga motsvarande tillämpning.

5.7 Körkortsspärr

5.7.1 Körkortsspärr i samband med återkallelsebeslut

De nuvarande reglerna innebär att någon bestämd spärrtid inte sätts ut i beslut om körkortsåterkallelse. Däremot gäller enligt 56 § KKK att viss minimitid skall förflyta från det att körkortshavaren frantogs körkortet till dess körkortstillstånd får meddelas. Vid återkallelse på grund av sjukdom eller skada eller då vissa förelägganden inte följs gäller dock regler som i princip innebär att vederbörande kan återfå körkortet eller erhålla nytt körkort när det förhållande som har föranlett återkallelsen har upphört. Föreligger synnerliga skäl får länsrätten i beslut om åter-

kallelse föreskriva kortare tider än de som har förutsatts i KKK för normalfallen. För att nytt körkort skall erhållas fordras att ansökan görs om körkortstillstånd, och en ny lämplighetsprövning verkställs då. Beror på utfallet av denna prövning kan väntetiden för vederbörande bli längre än den i återkallelsebeslutet angivna minimitiden. Vid exempelvis rattfylleri är den sålunda oftast ungefär dubbelt så lång som den angivna minimitiden. Bestämmelserna har sitt ursprung i 1958 års körkortslagstiftning.

Trots att den verkliga spärrtiden inte anges i återkallelsebeslutet har praxis kommit att utveckla sig så att tämligen fasta tider tillämpas vid olika trafikbrott, och undersökningar som kommittén har gjort visar att man i flertalet fall av återkallelse efter trafikbrott skulle ha kunnat ange återkallelsetiden redan i återkallelsebeslutet.

Mot nu angivna bakgrund har kommittén föreslagit att en bestämd spärrtid skall sättas ut i återkallelsebeslutet. Förslaget gäller återkallelse på grund av trafikbrott. Begår vederbörande nytt trafikbrott, skall man kunna förordna att den tidigare bestämda spärrtiden skall avse också det nya brottet, besluta särskild spärrtid för det nya brottet eller förlänga den redan bestämda spärrtiden. Vid sjukdom, alkoholmissbruk etc. skall enligt förslaget föraren återfå körkortet eller erhålla nytt körkort, när det förhållande som har föranlett återkallelsen har upphört. Vederbörande körkortsmyndighet skall dock kunna besluta om att viss tid skall förflyta innan körkortsfrågan tas upp till prövning på nytt. Eftersom kommittén har föreslagit att allmän brottslighet inte skall utgöra återkallelsegrund presenteras inte något förslag om hur man skall förfara i det fallet.

Kommitténs förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av så gott som alla remissinstanserna.

Det nuvarande systemet innebärande att någon bestämd återkallelsetid inte sätts ut i återkallelsebeslutet medför stora olägenheter för den enskilde, bl. a. genom att han på grund av ovissheten om återkallelsetidens verkliga längd inte kan planera för sin framtid. I vissa fall blir den enskilde också missledd genom att han missförstår föreskriften i återkallelsebeslutet och tolkar den som en bestämd återkallelsetid, efter vars utgång han äger återfå behörigheten. Avslår länsstyrelsen hans ansökan om körkortstillstånd, kan han inte heller vid den angivna minimitidens utgång få ett besked om när han har möjlighet att åter få körkort. Detta kan inträffa även om inga nya omständigheter som i och för sig bör påverka körkortsfrågan har inträffat.

I åtskilliga sammanhang har framhållits angelägenheten av att man får till stånd en ordning som innebär att den enskilde får ett besked om hur lång tid återkallelsen kommer att vara, förutsatt givetvis att inga nya omständigheter inträffar. För egen del kan jag helt ansluta mig till de anförda synpunkterna, och jag förordar därför att ett system med be-

stämda spärrtider införs. Reglerna bör kunna ges huvudsakligen följande innebörd.

Spärrtid bör — förutom i enlighet med kommitténs förslag vid olika trafikbrott eller trafikförseelser — bestämmas även i sådana fall då återkallelsen sker på grund av att de allmänna lämplighetskraven inte är uppfyllda, dvs. då allmän brottslighet, opålitlighet i nykterhetshänseende eller vederbörandes personliga förhållanden i övrigt har utgjort grund för återkallelsen. Självfallet bör undantag göras för återkallelse på grund av sjukdom, skada eller underlåtenhet att följa förelägganden, liksom för återkallelse på egen begäran. Inträffar under spärrtiden nya omständigheter som kan vara av betydelse i körkortshänseende, skall vederbörande dessutom ha möjlighet att begära besked angående omständighetens inverkan i hans fall på den redan bestämda spärrtiden. Därvid skall körkortsmyndigheten avgöra om den löpande spärrtiden skall förlängas eller inte. Motsvarande bör givetvis gälla om under spärrtiden yppas en omständighet som har inträffat före återkallelsebeslutet men inte har varit känd då.

När föraren vid spärrtidens slut ansöker om återfående av behörigheten undersöker körkortsmyndigheten om någon omständighet har inträffat som inte redan har beaktats genom särskilt beslut under loppet av spärrtiden. Föreligger ny, inte tidigare beaktad omständighet prövas om spärrtiden skall förlängas eller inte. Det bör också vara möjligt att när nya omständigheter har inträffat — men fortsatt körkortsspärr inte anses påkallad — såsom f. n. förbinda återlämnande av körkort med vissa föreskrifter, t. ex. att nytt kompetensbevis skall ges in, ny lämplighetsutredning göras efter viss tid eller att läkarintyg skall företes såsom en senare kontroll av föraren. Förlängs inte spärrtiden skall — liksom då någon ny omständighet över huvud taget inte föreligger — föraren återfå behörigheten, vid längre uppehåll dock först efter det att vederbörande har undergått nytt godkänt förarprov.

Det sagda innebär att körkortsmyndigheten vid ansökan om besked angående spärrtiden och om återfående av behörigheten måste göra viss undersökning av förarens skötsamhet under spärrtiden. Undersökningen bör kunna ges olika omfattning för skilda fall. Har enbart trafikbrott legat till grund för återkallelse och bestämmande av spärrtid, bör det vara tillräckligt med en kontroll i körkortsregistret. Har däremot som grund för återkallelsen åberopats att det allmänna lämplighetskravet inte är uppfyllt, torde ny lämplighetsutredning böra företas. I sådant fall bör redan i återkallelsebeslutet anges att ny lämplighetsutredning krävs. Jag vill peka på att återkallelsegrund av det slag som jag här har nämnt kan åberopas jämte annan grund, t. ex. trafikbrott. Även i sådant fall bör kravet på lämplighetsutredning gälla. Ett praktiskt fall är att man i fråga om rattfyllerist åberopar såväl rattfylleribrottet som onykterhetsgrunden. Har nya omständigheter inträffat får givetvis körkortsmyndig-

heten bestämma från fall till fall hur omfattande lämplighetsutredning som är nödvändig.

Sammanfattningsvis innebär den föreslagna reformen att nuvarande system, i vilket helt saknas möjligheter att ge den enskilde besked om återkallelsetidens längd, ersätts med ett förfarande av innebörd, att föraren redan i återkallelsebeslutet får spärrtiden fastställd och att han där- efter kan erhålla prövning av nya omständigheters inverkan på spärrti- den.

5.7.2 Körkortsspärr för den som inte har körkort

Kommittén har föreslagit att körkortsspärr skall kunna bestämmas även i fråga om den som inte har körkort, om han har begått trafikbrott och omständigheterna är sådana att brottet bör utgöra hinder mot för- värv av körkort. Ett sådant förfarande tillämpas i vissa andra länder, och kommittén, som utgår från att spärren skall bestämmas av allmän domstol när straffrögan behandlas, menar att det kan innebära fördelar från bl. a. rättssäkerhets- och utredningssynpunkter och att det underlättar möjligheterna att få till stånd en enhetlig praxis. Vidare betonar kommittén starkt den preventiva och pedagogiska effekten av den före- slagna ordningen.

Remissinstanserna har i allmänhet inte uttryckligen berört frågan.

Jag har i det föregående förordat att spärrtid skall bestämmas i beslut om återkallelse av körkort framför allt av det skälet att den enskilde bör få ett klart besked i frågan. När det gäller avslag på ansökan om kör- kortstillstånd eller negativt förhandsbesked föreligger på motsvarande sätt ett behov för sökanden att få en tidrymd fastställd. Jag förordar med hänsyn härtill att frågan om körkortsspärr tas upp i beslutet an- gående sådant tillstånd eller besked. Förfarandet bör i allt väsentligt kunna utformas efter de riktlinjer som jag har angett i fråga om kör- kortsspärr för den som har fått körkort återkallat.

5.7.3 Körkortsspärrens längd

Enligt 56 § KKK skall viss minimitid, olika för skilda återkallelse- grunder, förflyta innan körkortstillstånd får meddelas efter återkallelse. Vid grov vårdslöshet i trafik är minimitiden två år. Föreligger synner- liga skäl kan tiden sättas ned till ett år. I övriga fall är minimitiden ett år men kan vid synnerliga skäl sättas ned till tre månader. Tiderna räk- nas från det att föraren framtogs körkortet. Bestämmelser om maximitid för körkortsåterkallelse finns inte.

Som framgått av vad jag har anfört tidigare är återkallelsetiden i prax- is i vissa fall betydligt längre än angivna minimitider. Särskilt utpräglat är detta vid de talrikt förekommande återkallelserna på grund av ratt- fylleri, då två år brukar vara norm. Efter återkallelse på grund av fylleri

brukar man också låta föraren vänta två år innan han får körkortstillstånd.

Kommittén föreslår att vid körkortsåterkallelse — alltså vid trafikbrott — skall bestämmas en spärrtid om lägst en månad och högst fem år före vars utgång föraren inte får medges behörighet att föra körkortspliktigt fordon. Körkortsspärr skall enligt förslaget dock bestämmas till lägst ett år för körkortshavare som efter förvärv av körkortet har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik (1 § andra stycket TBL) eller rattfylleri (4 § 1 mom. TBL). Nu angivna obligatoriska minimitid skall inte gälla, om gärningen har bestått i anstiftan eller medhjälp till brottet och, såvitt angår brott mot 4 § 1 mom. TBL, inte heller om omständigheterna är mildrande. Körkortsspärr skall räknas från den dag rätten att föra körkortspliktigt fordon framtogs föraren.

Kommittén erinrar om att den i olika sammanhang har förordat att körkortsingripande i fortsättningen skall användas som ett mera effektivt medel i kampen mot trafikolyckorna och att en sådan reform samtidigt bör medföra starkare nyansering av körkortsingripandena. I praxis hör enligt kommittén körkortsåterkallelse under sex månader till undantagen. Utomlands används däremot i stor utsträckning återkallelsetiden på nedmot en månad. Detta ger körkortsmyndigheterna bl. a. möjlighet till större nyansering med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

Vidare anför kommittén när det gäller körkortsingripandets varaktighet att de långa ingripandetiderna, bortsett från fall där t. ex. brister i kunnandet eller färdigheten har konstaterats, bör användas med stor försiktighet. Kommittén kan därför inte ansluta sig till den praxis som kommittén har funnit att man tillämpar vid t. ex. rattfylleri och som innebär att tiden för ingripandet kan vara uppemot två och ett halvt år. Den normala tiden för körkortsspärr vid svårare trafikbrott bör enligt kommittén i det stora flertalet fall kunna minskas till hälften. När det gäller allvarligare trafiköverträdelser — exempelvis åsidosättande av stopplikt och grova hastighetsöverträdelser — har kommittén inte något att erinra mot en återkallelsetid om sex månader. Kommittén framhåller också att man inte bör tillmäta skadans art — t. ex. dödlig utgång eller personskada — betydelse för körkortsingripandet. Det rör sig här om vad som brukar betecknas som s. k. objektiva överskott.

Kommitténs förslag angående maximi- och minimitider har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. Från ett par håll uttalas dock tveksamhet angående den föreslagna minimitiden. Regeringsrätten framhåller sålunda att en så kort återkallelsetid som en eller två månader allvarligt kan undergräva respekten för körkortsingripandena och leda till att återkallelsetiderna överlag sjunker till en så låg nivå att hela reaktionssystemet mister mycket av sin betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. Kammarrätten i Göteborg menar också att det är tvek-

samt om en så kort återkallelsetid som en månad är meningsfull. Den föreslagna maximitiden har ifrågasatts av Förvaltningslänsrådets förening, som anser att tre år bör vara en tillräckligt lång tid.

Kommitténs uttalanden om behovet av nyansering av återkallelsetiderna tillstyrks också eller lämnas utan erinran av remissinstanserna. Likaså gäller detta kommitténs förslag om halvering av återkallelsetiderna vid grövre trafikbrott, såsom rattfylleri. Några instanser är emellertid avvaktande i denna del — t. ex. länsstyrelserna i Malmöhus län och Örebro län och Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF). Ett par avstyrker, t. ex. rikspolisstyrelsen och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Kommitténs uppfattning om objektiva överskott delas allmänt av remissinstanserna.

För egen del vill jag först erinra om vad jag tidigare — i principiell överensstämmelse med kommitténs uppfattning — har anfört om att körkortsingripandet — och då bl. a. varaktigheten av det — bör nyanseras med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet.

Mot bakgrunden av behovet av nyansering får man se bl. a. kommitténs förslag angående minimitider och maximitider för körkortsspärr. Vad gäller minimitiden bör en så kort spärrtid som en månad höra till undantagen. Jag finner det emellertid angeläget att körkortsmyndigheterna — även om det rör sig om undantagsfall — inte binds av föreskrifter som hindrar en lämplig avvägning. Med hänsyn härtill har jag ingen erinran mot att minimitiden bestäms till så kort tid som en månad. Jag vill dock betona att denna förkortning av minimitiden i och för sig inte får tas till intäkt för en allmän sänkning av spärrtiderna för mindre svåra trafikbrott. Den föreslagna maximitiden finner jag i likhet med vad Förvaltningslänsrådets förening har framhållit alltför lång. Tre år bör vara en tillräckligt lång tid. De angivna tiderna bör gälla vid alla slag av körkortsingripanden, bortsett från sjukdom och liknande. Det förtjänar klarläggas att de endast anger den ram inom vilken körkortsmyndigheterna har att röra sig. Inom ramen skall i varje enskilt fall en bestämd spärrtid anges i beslutet om körkortsingripande.

Som jag har anfört får en mera nyanserad bedömning inte leda till att det utvecklas en oenhetlig praxis, som av de enskilda förarna uppfattas som inkonsekvent. Vissa schabloner för körkortsspärrens längd är nödvändiga för olika slag av återkallelsegrunder.

När det gäller de grövre trafikbrotten bör relativt långa spärrtider tillämpas. Nuvarande spärrtider om två år eller mera kan dock i flertalet fall knappast vara motiverade från trafiksäkerhetssynpunkt. Skillnad får givetvis göras mellan olika fall. Rekvisiten för att grov vårdslöshet i trafik skall anses föreligga är så stränga att man här ställs inför de verkligt kvalificerade fallen av hänsynslöshet i trafiken. En tvåårig spärrtid i enlighet med dagens praxis torde därför ofta te sig befogad i dessa fall. En annan

kategori som hänförs till de grövre trafikbrotten är rattfyllerierna. Även i dessa fall är en långvarig spärrtid påkallad. Vid denna bedömning har jag också beaktat att de som gör sig skyldiga till rattfylleri ofta har allvarliga alkoholproblem. Är det inte fråga om återfall eller föreligger inte andra särskilda omständigheter bör emellertid en kortare återkallelsetid än de nu vanligen tillämpade kunna bestämmas. En halvering av nuvarande återkallelsetider för dessa fall — vilket skulle innebära en spärrtid om ungefär ett år — kan därför i överensstämmelse med kommitténs förslag i åtskilliga fall te sig befogad.

Med hänsyn till allvaret hos de angivna brotten — grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri — bör på sätt kommittén har föreslagit gränsen för den lägsta tid som körkortsspärren skall omfatta i dessa fall sättas högre än den allmänna minimittid om en månad som jag har förordat. Jag anser i detta avseende liksom kommittén att gränsen bör dras vid ett år, vilket också överensstämmer med de överväganden om spärrtidens längd vid trafiknykterhetsbrott som jag nyss har gjort. Jag finner däremot inte skäl att inskränka denna regel till att gälla bara de fall då brottet har begåtts efter det att körkort har utfärdats utan den bör gälla vid alla brott mot 1 § andra stycket och 4 § 1 mom. TBL. Körkortsmyndigheten bör även ha möjlighet att då synnerliga skäl föreligger underskrida ett-årsgränsen. Härigenom kan myndigheten beakta särskilda förhållanden som kan föreligga vid anstiftan eller medhjälp till brottet eller då det med hänsyn till den ringa trafikfaran i det enskilda fallet finns anledning att ge spärrtiderna kortare varaktighet än vad som vanligen är fallet.

När det gäller rattonykterhetsbrotten — alltså fall där alkoholkoncentrationen i förarens blod har varit mellan 0,5 och 1,5 promille — är omständigheterna så starkt växlande att det inte torde finnas fog för en förhöjd minimigräns på samma sätt som vid rattfylleri. Har alkoholhalten uppgått till 0,8 promille eller mera — fall då varning inte får meddelas i dagens läge — har alkoholkonsumtionen varit så stor att föraren måste ha insett att han utgjort en betydande trafikfara. Det kan i dessa fall — särskilt naturligtvis då alkoholkoncentrationen har närmast sig 1,5 promille — ofta vara fråga om omständigheter som ter sig ganska lika rattfylleri. Detta medför att det i praktiken inte sällan bör finnas skäl att tillämpa ungefär lika långa spärrtider för dessa rattonykterhetsbrott som för rattfylleribrotten. Understiger alkoholhalten å andra sidan 0,8 promille, bör spärrtiden kunna sättas lägre med en avvägning mellan sex och tolv månader, beroende på om anmärkningar mot körningen har gjorts eller inte och om föraren tidigare har ådragit sig anmärkningar. I vissa fall då alkoholhalten endast obetydligt har överstigit 0,5 promille vid körningen bör som jag senare kommer in på varning kunna meddelas.

När det gäller andra trafikförseelser än de nu behandlade har man att skilja mellan en mångfald olika typer. Det kan gälla upprepade förseel-

ser eller enstaka allvarligare sådana. I dagens praxis tillämpas här ofta väntetider om 4—10 månader. Beträffande förare som under kort tid har ådragit sig flera anmärkningar tillämpas dock ofta en ettårstid. Stort behov av körkort kan dock föranleda att återkallelsetiden sätts ned kraftigt. Återkallelsen föregås ofta av varning. Jag har inte något att erinra mot en sådan praxis, som synes rimma väl med önskemålen om en nyanserad avvägning och även med vad kommittén har ansett lämpligt. Den angivna skalan ger också möjlighet till en sådan strikt praxis vid allvarligare trafikförseelser som jag har gett uttryck för i det föregående. Jag vill i fråga om olovlig körning hänvisa till vad jag tidigare har anfört därom när jag har behandlat förarurvalet. Jag vill även framhålla att det kan vara anledning att se strängt på sådana fall där körkortshavaren tidigare har varit föremål för körkortsingripande. Omständigheterna i det särskilda fallet — med beaktande av bl. a. den tid som har förflutit från det tidigare körkortsingripandet — får bli utslagsgivande för bedömningen av frågan om en skärpning.

Mitt förslag innebär till skillnad från kommitténs att spärrtid skall bestämmas även med anledning av återkallelse på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende. Som jag tidigare har anfört förordar jag att den nu gällande tvååriga spärrtiden i 17 § andra stycket KKK tas bort. Det är svårt att ange någon generell norm för hur långa spärrtider som bör tillämpas i onykterhetsfallen. Prövningen får bli beroende av den helhetsbild av föraren som utredningen visar. Allmänt kan sägas att den inte bör vara längre än som fordras för att förarens skötsamhet skall kunna bedömas. Med denna utgångspunkt torde i normalfallen ofta en tid om ett år vara lämplig.

Även i fråga om allmän brottslighet innebär mitt förslag att spärrtid skall bestämmas. Här gäller detsamma som i fråga om onykterhet att helhetsbilden av föraren får vara utslagsgivande. Jag kan i detta avseende hänvisa till vad jag har anfört om att utredningen och bedömningen av strafffrågan kan tjäna till ledning. Det är väsentligt att spärrtiden — med beaktande av vad som är godtagbart från trafiksäkerhets synpunkt — avpassas så att de rehabiliteringssynpunkter som jag har lagt vikt vid tillgodoses. Hänsyn bör kunna tas till reglerna om villkorlig frigivning, som innebär att vid längre fängelsestraff sådan frigivning kan meddelas sedan två tredjedelar av tiden har avtjänats. Vid synnerliga skäl kan frigivning ske redan när halva straffet har avtjänats. Normalt bör spärrtiden med denna utgångspunkt kunna bestämmas så att den löper ut ungefär samtidigt med frigivning efter avtjänande av två tredjedelar av straffet. Sker frigivning dessförinnan bör möjligheter till omprövning av spärrtiden finnas i enlighet med de regler som jag kommer att förorda därom.

Kommitténs synpunkter på s. k. objektiva överskott delar jag. Till undvikande av missförstånd vill jag framhålla att vid smitning skadans

art och omfattning givetvis påverkar brottsbilden utan att det är fråga om objektiva överskott.

Körkortsspärren skall vid återkallelse gälla från det att föraren fråntas behörigheten att föra körkortspliktigt fordon, dvs. i förekommande fall redan från det att körkortet omhändertas. Vid körkortsspärr som bestäms i annat sammanhang än vid återkallelse — dvs. för personer som saknar körkort eller vid förlängning av spärrtid — bör spärran räknas med utgångspunkt från den händelse som föranleder spärran.

5.7.4 Körkortsspärrens inverkan på straffet

Kommittén föreslår att det men som föraren lider genom att körkortsspärr beslutas skall beaktas när påföljd bestäms för brottet. Syftet med bestämmelsen är att man i enskilda fall skall få till stånd en rättvisare och bättre avvägd sammanlagd samhällsreaktion.

Förslaget har inte direkt kommenterats av remissinstanserna. En del av dem uttrycker emellertid i mera allmänna ordalag farhågor för att kommitténs förslag över huvud taget skall leda till att trafiksäkerhets-synpunkterna får stå tillbaka för individualpreventiva hänsyn till föraren. Andra remissinstanser har en positiv inställning till de delar av kommitténs förslag som innebär ett sådant hänsynstagande.

Den fråga som kommittén har tagit upp i nu aktuellt avseende rör handläggningen av körkortsfrågorna resp. strafffrågorna, vilket ämnesområde jag kommer in på i senare sammanhang. Jag vill dock redan här understryka att ett val av länsrätten som forum för körkortsåterkallelse vid trafikbrott inte behöver innebära att man saknar möjlighet att vid straffmätningen beakta vederbörandes förlust av körkortet. Av naturliga skäl är möjligheten till sådant hänsynstagande knappast intressant vid de vanliga trafikförseelserna. Vid dessa utgår nämligen bötesbelopp som inte är av den storleksordningen att jämkning med hänsyn till utgången i körkortsfrågan är påkallad. Inte heller vid allmän brottslighet bör det vara aktuellt att jämka straffet med hänsyn till en körkortsåterkallelse. Däremot kan det — enligt de riktlinjer som jag har dragit upp för bedömningen av körkortsfrågan vid allmän brottslighet — bli aktuellt att låta den allmänna domstolens bedömning få betydelse för körkortsfrågan. Vid sådant förhållande återstår trafiknykterhetsbrotten. Beträffande dessa förhåller det sig i stor utsträckning så att körkortet är interimistiskt återkallat när strafffrågan avgörs. Den interimistiska återkallelsen kan beaktas vid straffmätningen. Vidare får man räkna med att återkallelsetiderna i dessa fall även i framtiden kommer att följa vissa schabloner i linje med de riktlinjer som jag har förordat. När å andra sidan skäl på grund av särskilda omständigheter föreligger att frångå dessa schabloner torde förhållandena ofta vara sådana att körkortsmyndigheten — liksom vid allmän brottslighet — bör följa den allmänna domstolens bedömning av personlighetsutvecklingen m. m.

5.7.5 Partiell återkallelse

Kommittén har i olika sammanhang förordat en betydande nyansering och individualisering av körkortspraxis, och jag har anslutit mig till dessa principer. Från något remisshåll har behovet av nyansering ansetts böra drivas än längre än vad kommittén har förordat. Sveriges domareförbund förordar sålunda att en återkallelse skall kunna göras partiell på så sätt att föraren under spärrtiden blir berättigad att föra motorfordon för vissa särskilt angivna syften, i första hand i yrket eller till och från arbetsplatsen.

Jag måste avvisa förslaget. Ett genomförande av det skulle erbjuda kontrollproblem som svårligen kan bemästras. Däremot anser jag att den som har fått ett körkort återkallat skulle kunna tillåtas att föra motorfordon utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller liknande. Denna möjlighet skulle kunna underlätta för åtskilliga personer att behålla ett arbete i vilket innehav av körkort är nödvändigt. Jag förordar därför att reglerna om återkallelse av körkort utformas så att de inte hindrar en ordning av angiven innebörd.

5.8 Förarprov efter återkallelse och indragning

F. n. gäller att nytt förarprov krävs för återförvärv av körkort. Har återkallelsen grundats på sjukdom kan körkortet dock återställas utan nytt förarprov, om ansökan efter tillfrisknande görs inom ett år efter det att återkallelsen skedde. Speciella regler gäller också då återkallelsen har skett på grund av att förelägganden av olika slag inte har följts. Kommittén har föreslagit att körkort efter återkallelse på grund av trafikbrott skall kunna förvärvas utan nytt förarprov om körkortsspärren har varat i högst sex månader. En motsvarande regel förordar kommittén vid körkortsindragning på grund av sjukdom etc.

Remissinstanserna har i allmänhet inte haft några invändningar mot förslaget, men från något håll har bl. a. uttalats att det är alltför kategoriskt.

Vid kortare spärrtider bör det också enligt min mening ofta vara onödigt med nytt förarprov. Omständigheterna kan emellertid tala för att förarprov likväl bör avläggas. En återkallelsegrundande förscelse kan avslöja sådana brister i praktiska resp. teoretiska färdigheter att nytt förarprov bör genomgå. Även vederbörandes attityder till trafiken kan visas vara sådana att ett förarprov ter sig befogat. Jag har förut när jag behandlade förslaget om kvalificerad förarutredning förordat att möjligheten att som alternativ eller komplement till annan åtgärd förelägga en förare att komma in med nytt kompetensbevis bör utnyttjas i större utsträckning än vad som f. n. är fallet. Det är viktigt att en kontroll av föraren sker på detta sätt, men systemet bör vara utformat mindre schablonmässigt än i dagens läge. De största effekterna bör kunna vinnas om

man vid de kortare återkallelserna — som med mina förslag i det föregående torde öka väsentligt i antal på bekostnad av de längre — gör en individuell bedömning av frågan. Det förarprov som skall avläggas kan tänkas få en särskild utformning, och jag får även härvidlag hänvisa till mina överväganden i samband med behandlingen av det kvalificerade förarprovet.

Med hänsyn till det anförda föreslår jag som huvudregel att nytt förarprov inte skall behöva avläggas om spärrtiden har bestämts till högst sex månader. När särskilda skäl föreligger bör dock länsrätten kunna bestämma att nytt förarprov skall avläggas före återförvärv av körkort även när tiden är kortare. Kravet på nytt förarprov bör anges redan när spärrtiden bestäms.

Vad beträffar de fall då körkort dras in på grund av sjukdom etc. anser jag att det inte har visats skäl för en ändring av huvudprincipen i nu gällande bestämmelser, som innebär att körkortet kan återställas utan förarprov m. m. inom en ettårsfrist. Körkortsmyndigheten bör dock ha möjlighet att bestämma om nytt prov, om det behövs med hänsyn till sjukdomens art eller annan omständighet.

En annan fråga gäller om förarutbildning skall behöva genomgå på nytt. I detta hänseende föreslår jag i överensstämmelse med vad som redan tillämpas att ny förarutbildning inte skall krävas, om sökanden inom tre år före anmälan till förarprov har haft körkort med den behörighet som söks.

5.9 Villkorlig återkallelse — varning

Enligt gällande bestämmelser i 64 och 65 §§ KKK får varning meddelas i stället för återkallelse i vissa fall. Vid trafiknykterhetsbrott kan varning meddelas under förutsättning att det inte är fråga om återfall, att alkoholkoncentrationen i blodet har uppgått till mindre än 0,8 promille och att omständigheterna är mildrande. Härutöver kan varning meddelas, om det föreligger sådan omständighet som anges såsom förutsättning för återkallelse eller annat förhållande som är ägnat att allvarligt minska tilltron till förarens lämplighet, men tillräckliga skäl inte finns att återkalla körkortet. Varning kan inte meddelas vid grov vårdslöshet i trafik eller vid smitning från trafikolycka med personskada.

Enligt kommitténs förslag skall varningen ersättas med villkorlig återkallelse. Sådan skall kunna meddelas, om det föreligger återkallelsegrund och det finns anledning anta att körkortshavaren i fortsättningen vinnlägger sig om att följa trafikreglerna. Villkorlig återkallelse skall inte kunna meddelas vid rattfylleri och inte heller vid grov vårdslöshet i trafik. Vid rattnykterhet skall återkallelsen däremot kunna göras villkorlig, om alkoholhalten i förarens blod inte har överstigit 1,2 promille. Den villkorliga återkallelsen skall också kunna förenas med ett körför-

bud om högst två månader. Vidare skall kunna föreskrivas att föraren skall underkasta sig läkarvård, nykterhetsvård eller annan vård, behandling eller utbildning. Som allmän regel skall gälla att villkorlig återkallelse inte skall meddelas, om respekten för trafikens regler kräver att återkallelsen görs ovillkorlig.

Bland remissinstanserna delar sig meningarna om kommitténs förslag. Vissa instanser finner att villkorlig återkallelse kan bli ett viktigt bidrag till ett nyanserat system för körkortsingripande. Andra menar att det föreslagna systemet blir alltför invecklat, särskilt om viss tids körförbud skall ingå i det. Flera remissinstanser är också tveksamma till konsekvenserna vid trafiknykterhetsbrott.

För min del vill jag anlägga följande synpunkter på förslaget.

De nu gällande bestämmelserna om varning kan inte sägas vara tillfredsställande. Enligt min mening är det främst i två avseenden som kritik kan riktas mot det system som tillämpas. Dels är förutsättningarna för att varning skall meddelas alltför rigorösa, dels är det sätt på vilket varningssystemet rent praktiskt tillämpas behäftat med brister. I förstnämnda avseende syftar jag på det förhållandet att varning i dagens system sätts in på ett alltför sent stadium, nämligen först då en återkallellesituation eller ett därmed jämförligt förhållande i princip föreligger. Varningen bör i stället ses som en erinran till den försumlige körkorts-havaren att hans beteende i trafiken eller hans levnadsförhållanden har utvecklats därhän att hans lämplighet som motorfordonsförare kan komma att ifrågasättas om han inte rättar sig. Sättet för meddelande av varning kan också förbättras på ett sådant vis att föraren verkligen inser allvaret i reaktionen. Här finns — vilket har omvittnats av företrädare för bl. a. länsstyrelser och länsrätter — åtskilliga möjligheter till förbättringar. Den schablonmässighet som i vissa avseenden utmärker handhavandet av dagens varningssystem bör kunna ersättas med effektiva former för tillämpningen.

Frågan gäller att välja mellan ett på nu antytt sätt reformerat varningssystem och en villkorlig återkallelse. Härvidlag vill jag först slå fast att villkorlig återkallelse — som inte förenas med körförbud — i praktiken har samma innebörd som en allvarlig varning. Förenas den villkorliga återkallelsen med körförbud kommer den å andra sidan att utgöra en ovillkorlig återkallelse av kortare längd. Jag vill vidare understryka vikten av att den förare mot vilken det finns anledning att rikta anmärkning så tidigt som möjligt — och helst innan en återkallellesituation föreligger — får en erinran om vad han har att iaktta. I detta avseende erbjuder ett varningssystem betydligt större möjligheter än ett system med villkorlig återkallelse. Vidare knyter jag förhoppningar till möjligheterna att framöver genom ett pricksystem välja ut de fall där varning är befogad. I detta avseende vill jag tillägga att pricksystemet i sig självt kan sägas innebära en form för erinran till föraren om de konsekvenser

som kan uppstå om han inte rättar sig efter trafikreglerna. Finns därutöver möjlighet att inskräpa allvaret i situationen genom en formlig varning, kommer pricksystemet och varningssystemet att komplettera varandra, och de kan båda utnyttjas som instrument i ett system för förebyggande insatser gentemot föraren.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört kan jag inte finna skäl för införandet av ett system med villkorlig återkallelse. I stället bör varningen behållas men i vissa avseenden reformeras. Detta innebär väsentligen följande.

Varning bör inte kunna ersätta återkallelse vid grov vårdslöshet i trafik. Även när det gäller varning efter trafiknykterhetsbrott bör nuvarande regler i huvudsak behållas. Praxis synes emellertid vara väl restriktiv när det gäller att avgöra om mildrande omständigheter föreligger vid rattnykterhetsbrott, där alkoholkoncentrationen inte har uppgått till 0,8 promille. F. n. torde varning knappast förekomma. Enligt min mening bör det emellertid finnas ett större utrymme för varning i det fall alkoholkonsumtionen har lett till en alkoholkoncentration som endast relativt obetydligt har överstigit 0,5 promille. I sammanhanget bör beaktas samtliga omständigheter kring brottet, dvs. förutom alkoholkoncentrationen exempelvis trafiksituationen, tidpunkten för alkoholförtäringen i förhållande till körningen och graden av risktagande över huvud taget. I övrigt bör rekvisiten för varning frikopplas från rekvisiten för återkallelse och göras till ett självständigt institut, som kan användas då det är befogat att ge föraren en allvarlig erinran. En sådan kan vara motiverad av skilda omständigheter. Sålunda kan förseelser och åsidosättande av förpliktelser i trafiken utgöra skäl till varning. Likaså bör varning kunna aktualiseras med hänsyn till förarens personliga förhållanden, t. ex. i onykterhetsfall där omständigheterna talar för att det är fråga om enstaka förseelse och indikation saknas på att opålitlighet föreligger i nykterhetsavseende.

Det förhållandet att rekvisiten för varning frigörs från den nuvarande principiella anknytningen till återkallelsefallen bör som jag tidigare har anfört inte betyda att varning inte kan meddelas om de formella förutsättningarna för återkallelse är uppfyllda, men en varning befinnes tillräcklig. Omständigheterna kring en förseelse eller körkortshavarens personliga förhållanden kan givetvis — liksom f. n. — utgöra anledning att meddela varning i stället för att återkalla körkortet. Behovet av att i sådana fall besluta om särskilda föreskrifter som är påkallade från trafiksäkerhetssynpunkt bör också beaktas. Jag vill emellertid framhålla att det bör fordras starka skäl för att under loppet av ett par år meddela en person två på varandra följande varningar. Vid nya trafikförseelser efter tidigare varning måste omständigheterna ofta vara sådana att föraren får anses ha visat i så hög grad bristande vilja att rätta sig efter trafikbestämmelserna att återkallelse bör ske. Särskild

försiktighet med varningsinstitutet krävs vid upprepade rattonykterhetsbrott.

Som har framgått av det anförda lägger jag stor vikt vid att formerna och handläggningsordningen för varning reformeras. Hur en effektivisering skall ske med utgångspunkt i de bestämmelser som jag har förordat bör undersökas av utredningen av vissa körkortsfrågor.

Enligt nuvarande regler kan beslut om varning inte överklagas. Denna ordning torde grundas på principiella överväganden. Det finns emellertid exempel på besvärsmått från andra områden, t. ex. i fråga om varning som disciplinstraff. Enligt min uppfattning bör varningen uppfattas som en verklig reaktion. Det finns därför anledning att avskaffa nuvarande fullföljdsförbud.

I praxis har olika meningar yppats i frågan om varning kan meddelas i högre instans, när denna anser varning motiverad i stället för återkallelse som länsrätten har beslutat. För egen del vill jag anföra att besvärinstansen självfallet redan enligt nu gällande ordning har lika stora befogenheter som länsrätten och att jag med denna utgångspunkt finner det naturligt att den har möjlighet att meddela varning.

5.10 Pricksystem

Kommittén har föreslagit att ett s. k. pricksystem skall införas. Ett sådant innebär att körkortshavaren vid olika förseelser åsätts ett bestämt antal prickar beroende på förseelsens art. När viss pricknivå har uppnåtts, leder detta till att åtgärder kan vidtas mot föraren. Däremot innebär förslaget inte att viss uppnådd pricknivå automatiskt skall leda till viss åtgärd, såsom exempelvis återkallelse, eller att återkallelse inte skulle kunna beslutas innan en viss nivå har uppnåtts. En prövning i varje enskilt fall skall ske. Kommittén menar att fördelarna med systemet ligger i dess pedagogiska karaktär, i de möjligheter som det ger att effektivare än nu ingripa mot upprepade förseelser i trafiken och i den enhetligare praxis som systemet bör kunna medverka till. Pricksystem av något skiftande utformning finns på olika håll i världen.

Förslaget har rönt stort intresse hos remissinstanserna även om reaktionen från dessa inte är entydig. Åtskilliga instanser tillstyrker förslaget, medan andra är mera tveksamma eller avstyrker det. På det hela taget är remissinstanserna — vare sig de i princip tillstyrker eller inte — försiktiga i sina uttalanden. Detta torde bero på att man inte anser sig ha tillräckligt material för ett ställningstagande i detaljerna. Behovet av ytterligare utredning gör sig starkt gällande bland remissinstanserna.

Enligt min mening har kommittén visat goda skäl för olika fördelar med ett pricksystem. Jag har flera gånger framhållit nödvändigheten av att förarna vid begångna förseelser snabbt får en påtaglig erinran om att de skall följa trafikens regler. Om körkortsreaktionerna till fullo skall

kunna utnyttjas i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet måste hela skalan av möjligheter att inskrida tas till vara. Pricksystemet, såsom kommittén redovisar det, skall ses som ett led i reaktionssystemet i dess helhet. Underrättelse om åsatta prickar är den första åtgärd som bör bringa föraren till eftertanke. Beroende på omständigheterna kan denna underrättelse förenas med någon åtgärd beträffande körkortshavaren, exempelvis varning. Den pedagogiska effekten av ett rätt utformat pricksystem bör alltså vara stor. Systemet bör också på sätt som kommittén har utvecklat kunna tjäna till att öka rättssäkerheten och enhetligheten i tillämpad körkortspraxis. Slutligen utgör det förhållandet att vi numera har en effektiv central körkortsregistrering och därmed de organisatoriska förutsättningarna ett starkt skäl att närmare undersöka de möjligheter som systemet erbjuder.

Som åtskilliga remissinstanser har varit inne på krävs ytterligare utredning av detaljfrågorna i systemet. Detta gäller t. ex. normerna för antalet prickar som olika förseelser skall leda till (den s. k. pricktabellen) och den organisatoriska utformningen liksom åtskilliga detaljspörsmål. Det krävs att det i olika hänseenden avvägs så att det vinner allmänhetens förtroende.

5.11 Återanpassning

I kommitténs förslag utgör frågor om återanpassning (rehabilitering) ett betydelsefullt inslag. Jag har redan delvis varit inne härpå i olika sammanhang, såsom då jag har behandlat det s. k. kvalificerade förarprovet och trafikkonsulentorganisationen.

Kommittén anför att man i allmänhet inte kan dra några säkra slutsatser i fråga om de försök till återanpassning som har vidtagits utomlands. Det är främst från ett håll, Kalifornien, som man har kunnat redovisa positiva effekter av exempelvis gruppsamtal. Det framgår också av kommitténs överväganden och av expertutlåtandena att det för effekten av återanpassningsåtgärder är betydelsefullt att systemet utformas så att föraren får känslan av att vinna något på att delta i dem. Kommittén föreslår för sin del att åtgärderna i första hand skall knytas till villkorlig körkortsåterkallelse. Därjämte skall vid ovillkorlig återkallelse spärrtiden kunna förkortas med en månad, om viss kurs genomgås. Även åsatt prickbelastning skall kunna sänkas. Kommittén förordar också att man tillvaratar möjligheterna att vid anstaltsvistelse (fängelser, ungdomsvårdsskolor etc.) meddela trafikundervisning. Trafikkonsulentorganisationen förutses spela en central roll i fråga om återanpassningsåtgärderna. Samtidigt är emellertid kommittén medveten om att det här föreligger synnerligen stora svårigheter att nå ett positivt resultat. Över huvud taget förutsätter kommitténs förslag att ett betydande utredningsarbete vidtas innan det kan genomföras i praktiken.

Åtskilliga remissinstanser har funnit kommitténs förslag intressant. Allmänt betonar de emellertid behovet av ytterligare klarlägganden. På vissa håll förordas försöksverksamhet. Tvekan yppas också bland de till förslaget i och för sig positiva instanserna. Sålunda anser statens trafik-säkerhetsverk att de försök som har gjorts i USA inte synes göra några slutsatser möjliga. Trafiksäkerhetsverket pekar också på den stora grupp av förare som medvetet åsidosätter bestämmelser vars innebörd det inte kan råda någon tvekan om — t. ex. överskridande av tillåten hastighet och körning mot rött ljus. Förare i denna grupp påverkas enligt trafik-säkerhetsverkets mening inte av kunskaps- eller färdighetsinriktade kurser, utan åtgärder måste i stället sättas in för att påverka förarens attityder till trafikreglerna. Kriminalvårdsstyrelsen ifrågasätter om inte kommit-tén har överskattat värdet av återanpassning i det enskilda fallet.

För min egen del har jag inte blivit övertygad av kommitténs argu-ment. Det synes ytterligt tveksamt om några påtagliga resultat kan upp-nås, samtidigt som det står klart att det är fråga om en resurskrävande verksamhet. I den mån behov finns av rehabiliteringsåtgärder i egentlig mening torde de avse problemförare som har olika sociala problem. Dessa behov torde komma att beaktas i det reformarbete som pågår inom såväl nykterhetsvården som kriminalvården. Rehabiliterande åtgärder med sikte på trafiken kan inte skiljas från de återanpassningsåtgärder i allmänhet som bör ägnas denna grupp. Åtgärder bör därför, i den mån det är lämpligt och möjligt, företas inom socialvårdens och kri-minalvårdens ram.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker jag kommitténs förslag i denna del.

5.12 Underlåtelse av körkortsingripande, m. m.

Kommittén föreslår att spärrtid som överstiger två år skall kunna sät-tas ned när en tvåårsperiod har gått och särskilda skäl föranleder ned-sättning. Kommittén syftar här på fall då förarens personliga förhållan-den under tiden förändras så att ett nytt ställningstagande kan vara mo-tiverat. Jag har tidigare också nämnt kommitténs förslag att återkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott bör kunna underlåtas, om körningen har avsett kort flyttning av fordon på gård, parkeringsplats etc.

Enligt vad som har upplysts mig om det praktiska arbetet med kör-kortsåterkallelser, finns det behov av en allmän regel som medger att återkallelse underlåts eller spärrtid sätts ned i vissa fall. Förhållandet kan jämföras med den möjlighet som domstol har enligt strafflagstift-ningen att i vissa fall döma till lindrigare straff än som har föreskrivits för brottet och också att helt efterge straffpåföljd för brottet.

Vid långa spärrtider kan på sätt kommittén har framhållit förarens förhållanden ändras så att ett nytt ställningstagande är motiverat. Jag

tänker här på fall där det under spärrtiden har inträffat någon omständighet som — om den hade förelegat vid spärrbeslutet — skulle ha beaktats vid prövningen. Förutsättningarna för en förarens rehabilitering kan sålunda radikalt ändras, t. ex. genom nya familjeförhållanden. Ett annat exempel är att en på fängvårdsanstalt intagen person erhåller villkorlig frigivning lång tid innan körkortsspärren löper ut. När det gäller möjligheten att underlåta återkallelse kan hänvisas till de av kommittén nämnda, nyss redovisade särskilda förhållandena vid trafiknykterhetsbrott. Andra fall kan bestå i att det — t. ex. på grund av delgivningssvårigheter — har förflutit en osedvanligt lång tid mellan ett brott och den tidpunkt då föraren mister sitt körkort eller annan körkortsåtgärd ifrågasätts.

I situationer av de slag som jag har exemplifierat bör körkortsingripande kunna underlåtas, spärrtid sättas ned eller också varning meddelas i stället för återkallelse. Även beslutade körkortsåterkallelser bör kunna upphävas, om synnerliga skäl föreligger. Det ligger i sakens natur att restriktivitet måste iakttagas. Föreligger sådant fall att domstol vid straffrågans behandling har eftergett eller satt ned påföljd, bör avgörandet i straffrågan — om trafiksäkerhetssynpunkterna inte talar i motsatt riktning — kunna vara vägledande även för bedömningen av körkortsfrågan.

Den regel som föranleds av vad jag nu har anfört bör utformas så att underlåtelse av körkortsåterkallelse resp. nedsättning av spärrtiden kan ske, om synnerliga skäl föreligger. Det bör särskilt framhållas att nedsättning i nu nämnda avseenden inte innebär dispens från lämplighetsprövning, avläggande av förarprov etc. som krav för återfående av förarbehörigheten.

5.13 Behörighet att föra taxi

Enligt KKK får personbil eller lätt lastbil föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har trafikkort. Även för förande av traktortåg i yrkesmässig trafik har ställts upp krav på trafikkort, om vederbörande inte har körkort med behörigheten C, D eller E. Trafikkortstillstånd, dvs. tillstånd att trafikkort får utfärdas, meddelas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden är lämplig som förare i yrkesmässig trafik. I medicinskt avseende gäller enligt socialstyrelsens föreskrifter samma krav som för körkort med behörighet att föra buss. Särskilt förarprov — med högre krav än för vanligt bilkörkort — skall avläggas, om sökanden inte har körkort med behörigheten C eller D.

I praxis har ställts högre krav på de personliga kvalifikationerna när det gäller innehav av trafikkort än när fråga är om körkort. Det har t. ex. förekommit att trafikkort har återkallats på grund av personlig

olämplighet, medan vederbörande har fått behålla sitt körkort. Väntetiden för erhållande av nytt trafik kort efter återkallelse har också i en del fall satts längre än väntetiden för körkort i motsvarande fall.

Vid kontakter med trafikmålskommittén när KKK utarbetades framkom kommitténs principiella ståndpunkt att körkortet inte skall ses som bevis på medborgerligt förtroende utan enbart som ett bevis på att innehavaren uppfyller de trafiksäkerhetskrav som samhället har ställt upp för innehavare av körkort. Med detta synsätt blir t. ex. en person som har gjort sig skyldig till våldsbrott eller stöld inte redan på grund därav diskvalificerad som bilförare. Kommittén ansåg emellertid att droskföraryrket inte bör få utövas av person i fråga om vilken det finns risk att han skall utsätta passagerare för angrepp mot liv eller hälsa eller för sedlighetsbrott. Mot bakgrunden av dels rådande praxis att strängare personliga lämplighetskrav har ställts i fråga om behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik för personbefordran, dels de överväganden som trafikmålskommittén redovisade ansågs det lämpligt att trafik korten behölls i det nya körkortssystemet i avvaktan på ställningstagandet till kommitténs betänkanden.

I sitt betänkande har kommittén på anförda skäl förordat att för förare av personbil (eller lätt lastbil) i yrkesmässig personbefordran införas ett särskilt behörighetskrav.

Vid remissbehandlingen av kommittébetänkandet har förslaget i den aktuella delen berörts endast av ett fåtal remissinstanser. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) tillstyrker uttryckligen förslaget. Däremot avstyrks det av länsstyrelsen i Norrbottens län, LO och Svenska transportarbetareförbundet. Man pekar bl. a. på att arbetsgivaren bör ha ett ansvar i förevarande avseende.

Trafikmålskommitténs utgångspunkt har varit att man vid den allmänna lämplighetsprovningen för innehav av körkort inte skall beakta allmän brottslighet. Mitt förslag i det föregående i detta hänseende innebär däremot att man fortfarande i viss utsträckning — med större nyantering än hittills — skall ta hänsyn till sådan brottslighet vid förarurvalet i samband med körkortsgivningen. Jag anser det bl. a. med hänsyn härtill inte påkallat att ställa upp strängare regler för provningen när det gäller droskförare än andra förarkategorier. Med hänvisning till det anförda avstyrker jag kommitténs förslag om särskilt behörighetskrav i personligt hänseende för taxiförare. De särskilda medicinska kraven liksom kompetenskraven berörs självfallet inte.

Mitt förslag gör det möjligt att slopa trafik kortet för dem som i fortsättningen vill förvärva taxibehörighet, något som skulle innebära en förenkling både för de enskilda körkortshavarna och för myndigheterna. Med hänsyn till de medicinska kraven och kravet på ett mera kvalificerat förarprov än det prov som avläggs för erhållande av vanligt bilkörkort fordras att taxibehörigheten utmärks särskilt. På grund av de regler

som gäller härom behövs utmärkning endast i sådana fall då föraren inte har körkort med behörighet att föra buss, dvs. saknar behörigheten D. Utmärkningen bör ske på det sätt som körkortsutredningen föreslog i betänkandet (SOU 1972: 5) CKR — Förslag om ett centralt körkortsregister. Detta innebär att behörigheten i förekommande fall anges på körkortet med beteckningen TAXI. Sådan behörighet bör kunna återkallas, om föraren inte uppfyller de särskilda krav som gäller för sådan behörighet och givetvis också om föraren själv begär att den skall återkallas. I övrigt bör återkallelse av körkortet automatiskt innebära att även taxi-behörigheten återkallas.

De trafik kort som finns nu skall givetvis inte bytas ut mot nytt körkort med påteckning om taxibehörighet annat än om särskild anledning föranleder därtill, dvs. när vederbörande ändå skall byta ut körkortet eller trafik kortet. Det kan förekomma när körkortet eller trafik kortet har förlorats, vid ändrade villkor för behörigheten etc.

Jag vill också nämna att det enligt kungörelsen (1972: 605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning övergångsvis, tills det nya differentierade körkortssystemet har genomförts helt, ställs upp vissa krav för rätt att i yrkesmässig trafik föra tung lastbil. Körkortshavaren skall ha trafik kort om han inte är innehavare av körkort med behörigheten C eller D. En taxibehörighet utmärkt på körkortet i enlighet med vad jag har anfört bör givetvis i nu angivna hänseende likställas med innehav av trafik kort. Detsamma gäller om rätten att i yrkesmässig trafik föra traktortåg.

5.14 Handläggningen av frågor om körkortsingripande

5.14.1 Körkortsingripande genom strafföreläggande

Institutet strafföreläggande har genom åren fått ett allt större tillämpningsområde och omfattar nu alla brott med enbart böter i straffskalan — dock inte normerade böter — och ytterligare vissa brott på vilka kan följa böter eller fängelse i högst sex månader. Strafföreläggande kan användas om brottet förskyller högst 50 dagsböter eller, jämte annat brott, högst 60 dagsböter som gemensamt straff. Som jag har nämnt tidigare har regeringen i proposition 1975/76: 148 på grundval av betänkandet (SOU 1974: 27) Mindre brott av 1968 års brottmålsutredning föreslagit en ytterligare utvidgning av tillämpningsområdet för strafföreläggande. Förslaget innebär att denna form för beivrande av brott skall kunna användas vid alla brott vars straffskala upptar dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Högsta straff som får åläggas genom strafföreläggande höjs generellt till 60 dagsböter. Regeringen bemyndigas vidare att förordna att strafföreläggande får utfärdas även beträffande brott i vars straffskala ingår — förutom böter — fängelse i högst två år, om

brottet i det enskilda fallet inte förskyller svårare straff än 60 dagsböter. I fråga om förslagets samband med körkortsfrågorna hänvisas i propositionen till den bedömning som skall ske vid prövningen av trafikmålskommitténs förslag i ämnet.

Enligt gällande regler kan strafföreläggande i inte obetydlig utsträckning tillämpas inom trafikrätten. Kommittén har inte undersökt i vilken utsträckning så sker men uttalar att utvecklingen går mot att strafföreläggande används i allt fler fall vid bl. a. vårdslöshet i trafik. Remissvaren ger också stöd för att en sådan utveckling sker samtidigt som ordningsföreläggande också används i ökande omfattning när det gäller mindre trafikförseelser. Förslagen i proposition 1975/76: 148 — som förutsätter att bl. a. vissa fall av rattonykerhet skall kunna tas upp i strafföreläggande — innebär att ytterligare steg tas i samma riktning. Man har alltså att räkna med att körkortsfrågan kan aktualiseras i ett betydande antal fall där strafföreläggande kommer till användning.

Kommittén menar att den enskilde inte bör belastas med en onödigt omständlig procedur, som kan tyckas vara meningslös. Utvecklingen av strafföreläggande inom trafikrätten hämmas av att körkortsfrågan inte kan avgöras samtidigt med straffrågan. Den enskilde blir obenägen att godkänna ett föreläggande, när han inte vet hur körkortsfrågan kommer att avgöras. Enligt kommitténs mening kan rättssäkerhetssynpunkterna tillgodoses även om körkortsfrågan tas upp i strafföreläggande. I detta sammanhang uttalar kommittén att situationen i stort sett är likartad i de fall då frågan om körkortsingripande prövas av ensamdomare i länsrätt resp. av en åklagare. Mot bakgrund av bl. a. det anförda förordar kommittén att körkortsåterkallelse med en körkortsspärr om högst tre månader skall kunna behandlas genom användning av strafföreläggande.

Den tidigare nämnda 1968 års brottmålsutredning ansluter sig i sitt betänkande till kommitténs förslag om behandling av körkortsfrågan i strafföreläggande.

Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig över kommitténs förslag i denna del har avstyrkt att det genomförs. Hit hör bl. a. regeringsrätten, Göta hovrätt, kammarrätten i Stockholm, rikspolisstyrelsen och flera länsstyrelser, liksom Folksam och Sveriges domarcförbund. Bland de instanser som tillstyrker förslaget märks bl. a. riksåklagaren och kammarrätten i Göteborg. Som framgår av proposition 1975/76: 148 har också i remissyttrandena över betänkandet av brottmålsutredningen mestadels uttalats betänkligheter mot att införa möjlighet till att förknippa strafföreläggande med körkortsåterkallelse.

Som skäl mot förslaget åberopas huvudsakligen att rättssäkerhetsgarantierna inte är betryggande i denna summariska handläggningsform. Utredning om sociala och personliga förhållanden kan inte ske. Man anser det också olyckligt att beslutsfattaren redan på förhand är bunden av en viss maximitid. Även riskerna för ojämnheter i praxis påtalas.

Enligt min mening talar starka skäl mot kommitténs förslag. Ett omfattande arbete har under senare år lagts ned på att reformera den administrativa processen i olika instanser. Vidare är ytterligare förbättringar möjliga inom körkortsprocessen vid förvaltningsdomstol. Visserligen måste åklagarna — bl. a. mot bakgrunden av sin erfarenhet av trafikmål — i och för sig anses väl skickade att handlägga även körkortsfrågor. Det är sålunda inte brist på personliga kvalifikationer som ger upphov till problem. Frågan gäller i stället möjligheterna till en så allsidig och grundlig utredning som möjligt, exempelvis lämplighetsutredning och medicinsk utredning. Vidare bör märkas att det — även om spärrtiderna är korta — blir fråga om de mera svårbedömda fallen, där det gäller att värdera vårdslösheten eller en upprepad trafikbrottslighet. En domstolsbehandling vid länsrätt måste i detta avseende bedömas vara klart överlägsen den handläggningsform som står till buds om strafföreläggande används. I de ofta känsliga avvägningsfrågorna blir också lekmannainflytandet i länsrätterna av särskilt värde, och jag vill med tanke på kommitténs uttalande att situationen i stort sett ter sig lika vid handläggning av ensamdomare i länsrätt resp. vid åklagares avgöranden framhålla att utvecklingen otvetydigt går mot att allt fler körkortsfall i länsrätt behandlas med deltagande av nämnd.

Jag finner mig således inte kunna godta att körkortsfrågan avgörs genom strafföreläggande.

5.14.2 Allmän domstol eller förvaltningsdomstol

Fråga om körkortstillstånd prövas av länsstyrelse. Till den 1 juli 1971 handlade länsstyrelsen även frågor om körkortsingripande. Besvär mot länsstyrelsens beslut kunde föras hos regeringsrätten. Vid angivna tidpunkt inrättades länsrätter, i vars uppgifter ingår bl. a. att behandla mål om körkortsingripande. Frågan om vilken myndighet eller domstol som skall handlägga mål om körkortsingripande har diskuterats länge, varvid debatten tidigare har stått mellan länsstyrelse och allmän domstol. Trafikmålskommittén har också tagit upp frågan.

De nuvarande reglerna om förvaltningsrättskipningen bygger på ett omfattande reformarbete under senare år. Bestämmelser om länsrätts kompetensområde, ledamöter, domförhet och omröstning finns i lagen (1971: 52) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt. Länsrätten handlägger förutom körkortsfall bl. a. mål enligt barnavårdslagen (1960: 97), lagen (1954: 579) om nykterhetsvård och utlänningslagen (1954: 193). Rätten består av ordförande, som skall vara lagfaren, och nämndemän. Den är domför med ordförande och tre nämndemän. I vissa fall är dock länsrätten domför utan nämndemän. Det gäller i fråga om åtgärder för beredning av mål, interimistisk återkallelse om det är uppenbart att beslut därom bör meddelas och i övrigt beslut i mål vari utgången är uppenbar. Ledamöterna har individuell rösträtt. Länsrättens

kansli är knutet till länsstyrelsen. Bestämmelser om måls handläggning finns i förvaltningsprocesslagen (1971: 291). Förfarandet är skriftligt, men muntlig förhandling får hållas när sådan kan antas vara till fördel för utredningen. Muntlig förhandling skall hållas om enskild part begär det och förhandling inte är obehövlig och inte heller särskilda skäl talar mot det. Talan mot länsrätts beslut förs hos kammarrätt och över kammarrätts beslut kan talan föras hos regeringsrätten. För att mål skall tas upp till prövning i regeringsrätten krävs prövningstillstånd. Sådant meddelas om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att frågan prövas av regeringsrätten eller om det föreligger synnerliga skäl till prövning.

Sammanfattningsvis har den omorganisation av förvaltningsrättskipningen som nuvarande ordning bygger på inneburit att man för olika slag av förvaltningsmål — bl. a. körkortsmålen — har fått ett system med lekmannainflytande i länsrätten och domstolsprövning i tre instanser, dvs. länsrätt, kammarrätt och regeringsrätt. En förstärkning har skett såväl organisatoriskt som genom förbättring av handläggningsformerna. Vad gäller besvärspövningen har kammarrätterna huvudansvaret för att materiell rättvisa skipas i de enskilda fallen, medan regeringsrätten — på samma sätt som högsta domstolen — svarar för vägledande avgöranden i oklara eller tveksamma rättsfrågor. Funktionsfördelningen är sålunda i princip densamma som sedan länge har gällt på de allmänna domstolarnas område.

När det gäller handläggningen av körkortsmål kan vidare framhållas följande. På grundval av domar, strafförelägganden, ordningsförelägganden, underrättelser från nykterhetsnämnder, polismyndigheter etc. anmäler den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet fråga om ingripande till länsrätten i länet (50 § KKK). Körkort kan omhändertaras av polis eller åklagare vid bl. a. grov vårdslöshet i trafik och vid trafiknykterhetsbrott (67 § KKK). Visar blodundersökning att föraren har haft en alkoholkoncentration i blodet av minst 0,5 promille, prövas fråga om omhändertagande skyndsamt sedan analysbevis har erhållits. Meddelas beslut om omhändertagande sänds beslutet snarast möjligt — och i vissa fall inom 48 timmar — till angivna länsstyrelse (68 § KKK). Vid beslutet fogas bl. a. analysbeviset och i vissa fall också redogörelse för de skäl som har föranlett åtgärden. Sedan beslutet har kommit in till länsstyrelsen anmäler denna skyndsamt ärendet hos länsrätten, som prövar frågan om körkortet skall återkallas tills vidare (interimistisk återkallelse) eller återställas till föraren (54 § KKK). Uppgick vid trafiknykterhetsbrott alkoholkoncentrationen i förarens blod till minst 0,8 promille är interimistisk återkallelse obligatorisk.

Kommittén finner det vara väsentligt, att frågorna om straff och körkortsingripande vid trafikbrott så långt möjligt avgörs samtidigt, och föreslår, att körkortsfrågan med anledning av sådana brott skall av-

göras vid allmän domstol. I de fall ansvarsfrågan inte förs till domstol, skall som tidigare har anförts återkallelsen enligt kommitténs förslag tas upp i straffföreläggande. Däremot föreslår kommittén inte någon ändring av nuvarande system enligt vilket frågor om körkortsåtgärd på grund av alkoholmissbruk, sjukdom o. d. avgörs vid förvaltningsdomstol, dvs. i första instans länsrätten.

Med den föreslagna ordningen kan enligt kommitténs mening körkortet användas som ett medel i kampen mot trafikbrottsligheten och en samordning av olika ingripanden åstadkommas. Risken för kompetenskonflikter mellan de allmänna domstolarna och länsrätterna kan undvikas, och kommittén hänvisar bl. a. till den ordning som gäller för handläggning av vissa utlänningsärenden, barnavårdsärenden m. m. Kommittén framhåller också att man får möjlighet till snabbare handläggning, om körkortsfrågan avgörs i brottmålsprocessen. Vidare pekar kommittén på att det är ett rättssäkerhetskrav att handläggningen blir så snabb som möjligt. Dessa bedömningar skall emellertid ses i samband med kommitténs förslag att trafik- och körkortsmål skall handläggas med förtur och avgöras av tingsrätterna med stor skyndsamhet. I sammanhanget bör också nämnas kommitténs förslag att tingsrätterna vid handläggningen av trafik- och körkortsmål skall ha särskild sammansättning, varmed man också torde ha avsett att motverka risken för en mera oenhetlig praxis vid en överföring till ett — i jämförelse med länsrätterna — stort antal tingsrätter. Av betydelse är enligt kommitténs mening också att avgörandet i en samordnad process kan grundas på en bättre information om händelseförlopp m. m. än vad som kan erbjudas vid länsrätt. Kommittén anser det vidare vara ett önskemål från allmänheten att allmän domstol skall avgöra körkortsfrågan samtidigt med att straffet bestäms. I detta sammanhang hänvisar kommittén till hearings som har ägt rum. Även vissa internationella aspekter berörs.

Remissinstanserna har över lag ägnat stort intresse åt frågan om överflyttning till allmän domstol av körkortsmål föranledda av trafikbrott och kommitténs förslag har — åtminstone delvis — mottagits positivt av åtskilliga remissinstanser, t. ex. högsta domstolen, riksåklagaren, kammarrätten i Göteborg, statens trafiksäkerhetsverk, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och Sveriges domareförbund.

Regeringsrätten kan godta att mål om återkallelse av körkort med anledning av grövre trafikbrott flyttas över till allmän domstol men anser att övervägande skäl talar för att körkortsingripande vid upprepad trafikbrottslighet ligger kvar hos länsrätt. Regeringsrätten fäster därvid avgörande vikt vid att det i dessa fall blir fråga om prövning av körkorts-havarens allmänna lämplighet och att denna prövning är likartad den prövning som vid allmän misskötsamhet fortfarande skall ankomma på länsrätt. Den allmänna domstolen skulle också behöva ta hänsyn till utredningsmaterial beträffande tidigare förseelser.

Även andra instanser anför reservationer eller intar en tvekan de hållning, nämligen kriminalvårdsstyrelsen, socialstyrelsen och SACO. Motormännens riksförbund (M) har uttalat, att olika trafikförseelser bör avkriminaliseras i så stor utsträckning som möjligt och att fråga om körkortsingripande därvid bör läggas på länsrätt. För det fall att ingen avkriminalisering sker ansluter sig emellertid M till kommitténs förslag i forumfrågan.

Åtskilliga remissinstanser har direkt avstyrkt kommitténs förslag. Hit hör ett antal länsstyrelser och vidare bl. a. kammarrätten i Stockholm, rikspolisstyrelsen, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) och Svenska transportarbetareförbundet. Flera av dessa instanser har särskilt betonat vikten av att möjligheterna till förbättringar inom ramen för det nu gällande systemet tas till vara.

Debatten i forumfrågorna har delvis förts i generella termer, varvid ställningstagandena ofta torde ha grundats på allmänna uppfattningar och värderingar. För min del har jag funnit det nödvändigt att försöka konkretisera frågeställningarna för att få en säkrare grund för mina överväganden. Av intresse för bedömningen är arten av och antalet mål i vilka samordningsfrågan blir aktuell, fördelningen på allmän domstol resp. på åklagare (strafföreläggande) och polis (ordningsföreläggande), när det gäller avgörandet av ansvarsfrågan, och den nuvarande handläggningsordningen vid länsrätt. En redovisning härav försvåras av att det inte finns någon samlad statistik som möjliggör att exakta siffror anges. Vissa uppskattningar kan dock göras med ledning huvudsakligen av uppgifter från den officiella statistiken, kommitténs undersökningar och uppgifter i remissvaren. Följande kan utläsas.

Antalet återkallelser uppgår till drygt 10 000 per år. Varningarna har tidigare något överstigit antalet återkallelser och torde under senare år ha ökat.

En betydande del av samtliga återkallelser — 60—70 % — sker med återopande av trafiknykterhetsgrunden (51 § första stycket 2 KKK). Varning förekommer i dessa fall endast i obetydlig utsträckning. Strafffrågan prövas här f. n. alltid av domstol. Användande av strafföreläggande i lindrigare fall av rattonykterhet har emellertid föreslagits i proposition 1975/76: 148. Redan på ett tidigt stadium, innan ansvarsfrågan har prövats, fattar länsrätten beslut om interimistisk återkallelse — ofta föregånget av ett omhändertagande — och bereder målet genom att yttranden inhämtas från körkortshavaren samt från polismyndighet och nykterhetsnämnd. Körkortsfrågan kan avgöras slutligt omedelbart efter det att lagakraftvunnen dom föreligger i strafffrågan. Länsstyrelsen i Västerbottens län har i fråga om de här aktuella handläggningstiderna uppgett att beslut om omhändertagande fattas 10—15 dagar efter det att brottet har begåtts och att beslut om interimistisk återkallelse meddelas efter ytterligare någon vecka. Slutligt beslut om återkallelse sker ca 10

dagar efter det att lagakraftägande dom föreligger i ansvarsfrågan. Interimistisk återkallelse sker alltså i flertalet fall av trafiknykterhetsbrott. Mycket sällan finner länsrätten eller besvärinstanserna skäl att upphäva ett beslut om omhändertagande eller interimistisk återkallelse. Av trafikmålskommittén i detta hänseende lämnade uppgifter för år 1969 framgår sålunda att omhändertagandebeslut upphävts endast i drygt 220 fall av ca 6 000, där trafiknykterhetsgrund har åberopats.

Handläggningsordningen vid grov vårdslöshet i trafik (51 § första stycket 1 KKK) är — med bortseende från blodundersökning — i stort sett densamma som vid trafiknykterhetsbrott. Antalet fall av sådan brottslighet är litet.

En annan grupp av körkortsmål utgör de upprepade trafikförseelserna (51 § första stycket 3 KKK). Huvudparten av dessa fall leder till varning, och straffrögen avgörs ofta genom strafföreläggande eller ordningsföreläggande. Till belysande av storleksordningen av gruppen kan nämnas att 1969 åberopades denna återkallelsegrund i drygt 3 300 av totalt ca 10 300 varningsfall, eller i närmare en tredjedel av varningarna.

Ytterligare en grupp av trafikförseelser där körkortsfrågan aktualiseras utgörs av enstaka allvarigare överträdelser som inte består i trafiknykterhetsbrott eller grov vårdslöshet i trafik (51 § första stycket 4 KKK). Också i dessa fall dominerar varning, och ansvarsfrågan avgörs mestadels genom strafföreläggande. I de 10 300 varningsfallen 1969 åberopades sådan återkallelsegrund i drygt 4 600 fall, eller i ca 45 % av dem. Enligt uppgift torde det i flertalet av de fall då domstolsbehandling av ansvarsfrågan skett ha varit skadeståndsfrågan som har omöjliggjort att strafföreläggande används.

De körkortsmål där allmän brottslighet (51 § första stycket 6 KKK) åberopas är få till antalet och utgör uppskattningsvis endast 2 à 3 % av det totala antalet körkortsingripanden. I dessa fall har alltså allmän domstol behandlat ansvarsfrågan.

I åtskilliga fall leder körkortsmål vid länsrätt inte till något ingripande. Även i dessa fall förekommer strafförelägganden eller ordningsförelägganden vid olika slag av trafikförseelser. Det kan nämnas att det årligen till länsstyrelserna anmäls ca 40 000 strafförelägganden och ca 130 000 ordningsförelägganden.

Sammanfattningsvis kan sägas att i återkallelsefallen dominerar trafiknykterhetsbrotten (60—70 %). Allmän domstol avgör där ansvarsfrågan. Körkortsingripandet kommer snabbt efter det att brottet har begåtts och långt innan ansvarsfrågan tas upp till prövning i tingsrätten. Länsrätten kan förbereda körkortsmålet för slutligt avgörande i nära anslutning till att lagakraftägande dom föreligger i ansvarsfrågan. I övrigt gäller det framför allt — förutom fylleri som inte är av intresse i detta sammanhang — upprepade trafikbrottslighet och enstaka allvarigare trafiköverträdelser. I det övervägande antalet fall avgörs ansvarsfrågan inte

genom domstolsbehandling utan tas upp i strafföreläggande eller ordningsföreläggande. Varning är en vanlig körkortspåföljd i dessa fall. Upprepad trafikbrottslighet eller enstaka allvarligare trafiköverträdelse ligger till grund för 75—80 % av meddelade varningar.

När det gäller övriga återkallelsegrunder blir domstolsbehandling av ansvarsfrågan inte aktuell. Det rör sig här om onykterhet (fylleri), sjukdom och underlåtenhet att följa vissa förelägganden. I fyllerifallen handläggs ansvarsfrågan i dag regelmässigt genom strafföreläggande eller ordningsföreläggande. För framtiden är av intresse det förslag till avkriminalisering av fylleri, som regeringen har förordat i proposition (1975/76: 113) den 12 februari 1976 om ändring i brottsbalken m. m.

Innebörden av kommitténs förslag blir enligt den lämnade redovisningen att merparten av de körkortsmål som avser upprepad trafikbrottslighet eller enstaka allvarlig trafiköverträdelse skulle flyttas över till åklagare för prövning av denne i samband med strafföreläggande, en lösning som åtskilliga remissinstanser på goda grunder har avvisat och som jag inte heller för egen del har kunnat förorda (5.14.1).

De fall åter när allmän domstol prövar fråga om ansvar för brott som är av betydelse i körkortshänseende utgörs av huvudsakligen tre grupper, nämligen dels trafiknykterhetsbrott och grov vårdslöshet i trafik, dels trafikförseelser av annan karaktär där ansvarsfrågan bestrids eller skadeståndsfrågan nödvändiggör domstolsbehandling, dels allmän brottslighet av allvarlig karaktär.

När det gäller trafiknykterhetsbrotten, som är den utan jämförelse största gruppen, framgår av min redovisning att man redan i dagens läge snabbt kan fatta ett preliminärt beslut i körkortsfrågan. Föraren tas därmed ur trafiken, vilket är betydelsefullt från trafiksäkerhetssynpunkt. Körkorts målet kan därefter förberedas för slutligt avgörande kort efter det att lagakraftägande dom föreligger i ansvarsfrågan. Förfarandet kan inte bli snabbare vid en överflyttning till allmän domstol. Sakförhållandena är i regel av enkel beskaffenhet och gör det möjligt för länsrätten att tillfredsställande bedöma körkortsfrågan på det material som står till dess förfogande. Härvidlag spelar bl. a. analysevis rörande blodundersökning en central roll. Vad som kan komplicera bilden torde främst ha samband med förarens personliga förhållanden. Det är sålunda inte ovanligt att körkortsingripande vid trafiknykterhetsbrott aktualiseras också på grund av förarens opålitlighet i nykterhets hänseende i övrigt. I detta avseende kan jag hänvisa till den av mig tidigare i samband med nykterhetskravet nämnda utredningen som har genomförts vid länsstyrelsen i Västerbottens län och vari konstaterats bl. a. att det vid trafiknykterhetsbrotten i stor utsträckning förekommer tidigare antecknade fylleriförseelser. Därmed kommer man in på en återkallelsegrund som det råder allmän enighet om att länsrätten och inte allmän domstol bör behandla.

Ett argument som har förts fram mot den nuvarande handläggningsordningen är att beslut om omhändertagande av körkort eller interimistisk återkallelse ibland måste upphävas och körkortet återställas sedan föraren har blivit frikänd. Jag vill nämna denna aspekt i detta sammanhang, eftersom flertalet omhändertaganden av körkort sker på grund av trafiknykterhetsbrott. Som framgår av min redogörelse förekommer upphävande dock i obetydlig utsträckning. Detta torde vara betingat av vad jag har anfört om de merendels enkla sakförhållandena i trafiknykterhetsfallen. Man bör märka att uppgifterna avsåg omhändertagande, alltså det första ingripandet. Det finns anledning anta att frekvensen upphävda beslut angående interimistisk körkortsåterkallelse är ännu lägre än antalet upphävda omhändertaganden. Den ändring av trafiknykterhetslagstiftningen som beslöts av 1974 års höstriksdag (prop. 1974: 154, JuU 1974: 37, rskr 1974: 352, SFS 1974: 830) — och som bl. a. innebär att det s. k. tillbakaräkningsproblemet vid beräkning av alkoholhalten i förarens blod praktiskt taget har försvunnit — bör också medföra att antalet upphävda beslut reduceras. Man kan inte — vilket system man än väljer — komma ifrån att omhändertaganden och andra interimistiska ingripanden är nödvändiga, och risken för att beslutet senare kan komma att ändras vid den slutliga behandlingen är inte mindre om handläggningen sker vid allmän domstol.

En samordning av straffprocessen och körkortsprocessen skulle således, såväl när det gäller att tillgodose utredningstekniska aspekter som att nedbringa handläggningstiderna, sakna betydelse vid trafiknykterhetsbrott. Vad jag nu har anfört om sådana brott gäller i väsentliga delar också sådana jämförelsevis fåtaliga körkortsfall där återkallelsegrunden är grov vårdslöshet i trafik.

Nästa i detta sammanhang aktuella grupp av körkortsfall är de där en annan allvarlig trafikförseelse än trafiknykterhetsbrott eller grov vårdslöshet i trafik har begåtts. Det kan som framgått av det anförda vara fråga om dels enstaka förseelse, dels upprepad trafikbrottslighet där såväl ansvarsfrågan som körkortsfrågan beträffande ett eller flera av brotten har behandlats tidigare. Man har här två stora grupper av mål där ansvarsfrågan i flertalet fall har avgjorts genom strafföreläggande eller ordningsföreläggande. De fall som handläggs vid domstol torde med den nya trafikskadelagstiftningen (prop. 1975/76: 15, LU 1975/76: 3, rskr 1975/76: 113, SFS 1975: 1410) bli än färre, eftersom det ofta torde vara skadeståndsfrågan som har tvingat fram domstolsprövningen.

När det gäller de nu aktuella körkortsfallen vill jag vidare med tanke på en handläggning vid allmän domstol framhålla de olägenheter som kommer upp, om man inom ramen för processen där skall göra en bedömning även av tidigare förseelser, något som ofta är helt nödvändigt i körkortsfrågan. Som framhållits under remissbehandlingen har de fall där som återkallelsegrund åberopas upprepade trafikförseelser nära

släktskap med de fall av allmän misskötsamhet, där länsrätten skall överväga körkortsingripandet. Av denna anledning har också vid frågans tidigare behandling avstyrkts att denna typ av körkortsmål handläggs av allmän domstol. Bl. a. torde risken för kompetenskonflikter i de angivna fallen mellan allmän domstol och länsrätt vara uppenbar.

Även när det gäller de nu berörda trafikförseelserna leder mitt ställningstagande med hänsyn till det anförda fram till att omständigheterna klart talar för att handläggningen bör ligga kvar hos länsrätt.

Den tredje gruppen av körkortsmål som min genomgång omfattar avser allmän brottslighet. Dessa ingripanden — som redan nu är få till antalet och som torde bli än färre om mina tidigare förslag bifalls — innefattar en lämplighetsprövning av den art som det ligger närmast på länsrätt att göra. Detta skäl talar emot överflyttning av körkortsfrågan i dessa mål till allmän domstol. Kommittén har också förutsatt att dessa körkortsfrågor, för det fall att allmän brottslighet kommer att beaktas, skall handläggas vid länsrätt.

Mot den beskrivna bakgrunden vill jag ta upp ytterligare ett av kommittén och i många andra sammanhang framfört argument för att återkallelsefrågan bör prövas av allmän domstol samtidigt med ansvarsfrågan, nämligen att man endast i den straffrättsliga bedömningen får en tillfredsställande bild av vilka åtgärder som är påkallade i körkortshänseende. Min genomgång av de olika brottmål som det är fråga om torde ha vederlagt detta antagande genom att brottmålet visat sig ofta avse enkelt konstaterbara fakta — t. ex. vid många trafiknykterhetsbrott — eller gälla endast en mindre del av den totalbild som skall läggas till grund för körkortsbeslutet — t. ex. när körkortshavaren har alkoholproblem eller fråga är om upprepad trafikbrottslighet eller allmän brottslighet. Även om den sociala utredningen i brottmålet i åtskilliga fall har betydelse för körkortsfrågans behandling, kan processmaterialet från den allmänna domstolen ofta breddas hos förvaltningsdomstolen. I det sammanhanget vill jag också framhålla vad jag har uttalat tidigare (5.7.4) om körkortsspärrens inverkan på straffet etc. En samordning av strafffrågan och körkortsfrågan skulle aktualiseras främst vid grövre allmän brottslighet och vid grövre trafiknykterhetsbrott. Som framgår av mina överväganden i angivna avseende bör man kunna räkna med att de principer som man i en del fall vill ta till vara genom en samtidig handläggning av de båda frågorna skall kunna beaktas även vid en separat handläggning av resp. fråga.

Behovet av — och i viss mån även utrymmet för — en samordnad handläggning av strafffrågan och körkortsfrågan visar sig således vid en närmare granskning av målens beskaffenhet och sättet för deras nuvarande handläggning vara begränsat. Jag vill emellertid beröra ytterligare några omständigheter av vikt för ställningstagandet i forumfrågan.

En möjlighet som har berörts i vissa remissyttranden skulle vara att

till tingsrätt överföra prövningen av frågan om körkortsåterkallelse endast när det gäller vissa trafikförseelser. Därvid skulle gränsen kunna dras så att tingsrätten har att ta upp frågan när återkallelse aktualiseras av en trafikförseelse som tingsrätten har att pröva. Det bör emellertid anmärkas att ansvarsfrågan, när det gäller trafikförseelser, i det stora flertalet fall f. n. avgörs genom ordningsföreläggande eller strafföreläggande men att det beror på den enskildes ställningstagande till meddelat föreläggande, om frågan skall hänskjutas till domstol. Ett bestridande — antingen det avser gärningen som sådan eller endast straffet — leder normalt till domstolsprövning. En sådan gränsdragning mellan tingsrätts och länsrätts kompetens skulle medföra att det i stor utsträckning ankom på den enskilde att avgöra vilken domstol — tingsrätt eller länsrätt — som fick pröva återkallelsefrågan. Detta skulle medföra svåröverskådliga konsekvenser och vara betänkligt även från rent principiella synpunkter. En gränsdragning genom hänförande till tingsrätts prövning av endast fall som avser brott, vilka inte kan avgöras genom ordningsföreläggande eller strafföreläggande, skulle visserligen lösa angivna svårigheter men å andra sidan innebära en gränsdragning som knappast kan bedömas som riktig och rationell med avseende på de syften som kommittén och många remissinstanser vill tillgodose. Likaså skulle forumfrågan bli beroende av hur förutsättningarna för de angivna föreläggandeinstituten utformas, något som inte heller kan vara ändamålsenligt.

När det gäller de olika aspekterna på frågan om överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol är det väsentligt att man i sin bedömning utgår från det förfarande som numera gäller för körkortsingripande. Kommittén har inte kunnat göra detta utan endast jämföra å ena sidan den handläggning som ägde rum innan länsrättsreformen genomfördes och å andra sidan handläggningen vid allmän domstol. Jag finner det omöjligt att mot bakgrund av det reformarbete som har ägt rum beträffande förvaltningsrättskipningen vid länsstyrelserna, kammarrätterna och regeringsrätten använda den tidigare organisationen som utgångspunkt för bedömningen. De förändringar som har genomförts är sådana att det inte längre föreligger några skillnader från rättssäkerhetssynpunkt. Jag vill särskilt framhålla lekmannainslaget i länsrättsprocessen, möjligheterna till muntlig förhandling och den ingående reglering av förfarandet som har skett i syfte att stärka bl. a. rättssäkerheten. I detta läge krävs enligt min mening starka skäl för att frångå nuvarande ordning.

Samtidigt som kommittén vid sin bedömning av länsrättsprocessen har utgått från äldre förhållanden, har man i fråga om de allmänna domstolarna förutsatt betydande förändringar, främst att trafik- och körkortsmålen skall handläggas skyndsamt och med förtur och att den allmänna domstolen skall ha specialistsammansättning i sådana mål.

Flera remissinstanser menar att kommitténs förslag härom inte är realistiska, och jag delar denna uppfattning. Därmed är argumenten för en överflyttning till allmän domstol väsentligen försvagade.

Kommittén har också åberopat allmänhetens inställning som skäl för en överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol. Det bör dock även därvidlag observeras att redovisningen hänför sig till tiden före reformeringen av förvaltningsrättskipningen och alltså inte återspeglar nyare erfarenheter. Belysande är exempelvis att Svenska transportarbetareförbundet — för vars medlemmar de aktuella frågorna och inte minst rättssäkerhetsspörsmålen är av största betydelse och som tidigare har förespråkat en överflyttning — med åberopande av de erfarenheter som man nu har av länsrätternas verksamhet vill behålla länsrättsprocessen i samtliga körkortsmål. Transportarbetareförbundet befarar bl. a. att en splittring av körkortsmålen på flera instanser skulle äventyra strävandena att nå en enhetlig praxis på körkortsområdet.

Jag har redan berört den brist i utredningsmaterialet som föreligger genom att kommittén har hänfört sig till förhållanden som är inaktuella i dagens läge. Denna brist accentueras genom att kommittén inte har undersökt möjligheterna till ytterligare förbättringar inom ramen för nuvarande system. En sådan undersökning bör lämpligen ske av utredningen av vissa körkortsfrågor.

Med hänvisning till det anförda anser jag att länsrätterna bör förbli återkallelsemyndigheter i samtliga typer av körkortsmål. Jag avstyrker därför kommitténs förslag såvitt gäller överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol.

5.14.3 Allmänt ombud

Kommittén har fäst stor vikt vid att en företrädare för det allmänna — allmänt ombud — medverkar i körkortsprocessen. Förslaget i denna del bygger på att allmän åklagare deltar i handläggningen då målet behandlas av allmän domstol. I övriga fall — dvs. när länsrätten prövar körkortsmål — skall enligt förslaget uppgiften att bevaka de beslut som fattas och föra eventuell talan på det allmännas vägnar i högre instans ges åt statens trafiksäkerhetsverk.

Förslaget om ett allmänt ombud har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Frågan om partsrepresentation för det allmänna på olika områden av förvaltningsprocessen har aktualiserats vid åtskilliga tillfällen. Den har uppmärksamats både i den allmänna debatten, i utredningssammanhang avseende olika rättsområden och i riksdagen. Sålunda har riksdagen (KU 1974: 63) uttalat att de aktuella frågorna är av stor betydelse och att det är av vikt att de löses. Riksdagen har därvid syftat på bl. a. körkortsprocessen.

Jag har tidigare uttalat att körkortsmålen även i fortsättningen bör

handläggas vid förvaltningsdomstol med länsrätten som första instans. Denna ställning har jag tagit mot bakgrunden av det reformarbete som har utförts för att stärka förvaltningsprocessen i olika avseenden och även med beaktande av att ytterligare förbättringar av denna är möjliga när det gäller handläggningen av körkortsmål. En av de åtgärder som måste bedömas vara av särskilt värde i detta sammanhang är inrättandet av ett allmänt ombud. Allmänt ombud eller annan företrädare för det allmänna finns också inom andra områden av förvaltningsprocessen, t. ex. i skattemål.

Även frågan om de organisatoriska lösningarna för hur ett allmänt ombud skall inordnas i körkortsprocessen har behandlats av kommittén, som vid sitt förslag att trafiksäkerhetsverket skall föra det allmänna talan har haft som utgångspunkt att huvudsakligen andra körkortsmål än sådana som föranleds av trafikbrott skall handläggas av länsrätt. Med min utgångspunkt, som innebär att alla körkortsmål skall handläggas av förvaltningsdomstol, kommer frågan i ett annat läge. Med hänsyn till den dominerande roll som körkortsingripanden med anledning av trafikbrott intar kan en möjlig lösning vara att uppgiften som allmänt ombud anförtros åklagarväsendet.

Frågan om inrättandet av allmänt ombud i körkortsmål och om lämplig organisatorisk lösning bör utredas i samband med vissa andra körkortsfrågor som jag har berört i det föregående.

5.15 Körkortsregistret

Sedan den 1 januari 1973 finns för registrering av körkortshavare, trafik kortshavare och innehavare av traktorkort ett för landet gemensamt körkortsregister (CKR) som ersätter de tidigare regionala körkortsregistren hos länsstyrelserna.

Bestämmelser om körkortsregistret finns i bl. a. KKK. CKR förs av statens trafiksäkerhetsverk genom automatisk databehandling. I huvudsak tre slag av uppgifter finns i registret, nämligen personuppgifter, körkortsuppgifter och belastningsuppgifter. De senare utgörs till en del av uppgifter om domar och beslut angående vissa brott av körkortshavare, trafik kortshavare eller innehavare av traktorkort. Som belastningsuppgifter betraktas också vissa underrättelser och anmälningar från nykterhetsnämnd, polismyndighet, länsläkare etc. om bl. a. alkoholmissbruk och sjukdomstillstånd.

Enligt övergångsbestämmelserna till KKK — intagna i kungörelsen (1972: 605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning — förs de belastningsuppgifter som avser brott inte centralt i CKR utan i stället hos länsstyrelserna. Belastningsuppgifter som har antecknats hos länsstyrelserna före den 1 mars 1972 finns upptagna på särskilda registerkort. Belastningsuppgift av senare datum anges på ett registerblad som sta-

tens trafiksäkerhetsverk framställer efter underrättelse från rikspolisstyrelsen. Närmare regler om underrättelseförfarandet finns i kungörelsen (1970: 517) om rättsväsendets informationssystem (RI-kungörelsen). Registerbladen bevaras av länsstyrelserna. Utdrag ur körkortsregistret till åklagare, domstolar m. fl. beställs hos länsstyrelsen. Rikspolisstyrelsen för inom ramen för RI ett särskilt ADB-register (KKBEL) över de brott som skall tas upp i körkortsregistret. Registret används för framställning av de angivna underrättelserna till trafiksäkerhetsverket.

Belastningsuppgifterna är sekretessbelagda enligt 11 § lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar. Beslut härom fattades av 1975 års riksdag (prop. 1975: 95, KU 1975: 17, rskr 1975: 156, SFS 1975: 201).

Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet har som ett led i den fortgående systemutvecklingen inom RI föreslagit vissa modifieringar av KKBEL. De frågor som har aktualiserats i detta sammanhang har utretts av en särskild arbetsgrupp inom samarbetsorganet.

Enligt förslaget skall information till länsstyrelserna och länsrätterna för prövning i körkortsfall även i fortsättningen lämnas genom registerblad. Sådant blad skall dock inte sändas när det är fråga om en enstaka ordningsförseelse. Därigenom minskas antalet registerblad betydligt i förhållande till nuvarande ordning. Leder en underrättelse genom registerblad inte till någon åtgärd förutsätts att bladet skall makuleras. Registerbladen kommer således att bevaras endast som en akthandling i ett omprövningsärende. Registerblad skall framställas även beträffande innehavare av utländska körkort.

De nuvarande utdragen ur körkortsregister till åklagare, domstolar etc. skall enligt förslaget ersättas med en ny typ av registerutdrag, trafikbrottsutdrag. Dessa skall innehålla rena körkortsuppgifter, uppgifter om trafikbrottslighet och vissa andra belastningsuppgifter. Trafikbrottsutdragen skall beställas hos rikspolisstyrelsen. De skall kunna framställas inte bara för körkortshavare utan även för personer som saknar körkort. I det senare fallet förutsätts att vissa brottsuppgifter hämtas från rikspolisstyrelsens person- och belastningsregister (PBR), eftersom KKBEL skall innehålla information endast om körkortshavare.

För det fortsatta arbetet på körkortsregistreringen enligt de riktlinjer som samarbetsorganet har angett krävs att ställning tas till vissa principfrågor. Jag behandlar dem i det följande. Jag har samrått med chefen för justitiedepartementet i dessa frågor.

Samarbetsorganet har i likhet med arbetsgruppen utgått från att nuvarande principer för omfattningen av registreringen i KKBEL skall gälla med den ändringen att även uppgifter om brott som innehavare av utländska körkort har begått skall antecknas.

Jag har ingen invändning mot samarbetsorganets förslag angående omfattningen av registreringen i KKBEL. Vissa modifieringar för-

anleds emellertid av senare framlagda förslag liksom av de förslag som jag nu har lagt fram.

Som tidigare har nämnts har regeringen lagt fram förslag om avkriminalisering av fylleri. Den som anträffas berusad på allmän plats skall emellertid kunna omhändertras av polis, om den berusade är ur stånd att ta vård om sig eller annars utgör en fara för sig själv eller annan. Omhändertagande skall under vissa förutsättningar kunna ske också av den som anträffas berusad inom utrymme eller område som gränsar till allmän plats.

Såsom chefen för justitiedepartementet har anfört i angivna proposition innebär det föreslagna systemet att registrering av omhändertagande på grund av berusning inte kan ingå som ett led inom RI-systemet, eftersom RI avser endast straffbelagda gärningar. Omhändertagandet kan således inte föras in i KKBEL. I stället har i propositionen förordats att underrättelser från polisens sida om verkställda omhändertaganden görs till den länsstyrelse som har att ta upp fråga om omprövning av körkortet. Länsstyrelsen får då svara för att uppgiften tillförs CKR.

Jag har tidigare vid behandling av nykterhetskravet framhållit vikten av att nykterhetsanmärkningar blir rapporterade till körkortsmyndigheten. Omhändertaganden på grund av berusning bör i linje härmed rapporteras till länsstyrelse och registreras i CKR på sätt som har förutsatts i propositionen om ändring i brottsbalken m. m. Självfallet kommer de då att omfattas av de sekretessbestämmelser som gäller för belastningsuppgifter i CKR.

Jag har i det föregående förordat att en bestämd spärrtid skall sättas ut vid återkallelse av körkort och att spärrtid också skall kunna bestämmas i vissa fall för den som inte har körkort. Förslaget gör det nödvändigt för körkortsmyndigheterna att få kännedom om inträffade nya förseelser under spärrtiden. Med hänsyn härtill förordar jag att KKBEL skall omfatta även personer utan körkort som har fått spärrtid bestämd.

En annan fråga som kräver klarläggande gäller rehabiliteringsreglerna, dvs. regler om att en belastningsuppgift inte får lämnas ut sedan viss tid har förflutit från en förseelse. Sådana regler finns beträffande andra brottsregister. Sålunda gäller att i utdrag ur kriminalregistret i princip tas med uppgifter som är högst tio år gamla. I vissa fall tas dock med även äldre uppgifter. I fråga om polisregistret finns likartade rehabiliteringsregler. För utlämnande av uppgifter ur det av riksskatteverket förda särskilda straffregistret rörande fylleri och vissa andra brott är rehabiliteringstiden i princip fem år.

Några rehabiliteringsregler finns inte för körkortsregistret men har aktualiserats i olika sammanhang. Det kan dock anmärkas att det i praktiken förekommer begränsningar i vissa fall. Bl. a. har riksåklagaren utfärdat närmare föreskrifter i ämnet. Dessa innebär att restriktivitet

skall iakttas i fråga om inhämtande av registerutdrag. I flertalet fall begär åklagarna, som utgör den största gruppen beställare, utdrag endast för de senaste två åren.

Körkortsutredningen gjorde en undersökning om behovet av äldre belastningsuppgifter. Det visade sig därvid att meningarna var delade hos olika myndigheter om hur gamla belastningar som borde tas med. Flertalet ansåg dock att uppgifter från de senaste fem åren skulle vara tillräckliga. Körkortsutredningen uttalade att rehabiliteringsregler borde införas men lade i avvaktan på resultatet av trafikmålskommitténs arbete inte fram något förslag angående sådana regler. I prop. 1971: 65 angående körkort och körkortsregistrering anslöt jag mig till utredningens uppfattning om behovet av rehabiliteringsregler.

Trafikmålskommittén har föreslagit en treårig rehabiliteringstid i fråga om trafikbrott. Förslaget har inte annat än undantagsvis kommenterats vid remissbehandlingen.

Samarbetsorganet har i sin nämnda skrivelse på förslag av arbetsgruppen stannat för en femårig rehabiliteringstid när det gäller trafikbrottsutdrag, även om man anser att det också finns skäl som talar för en kortare tid.

Såväl hänsynen till den enskilde som tekniska synpunkter angående rutinerna för lämnande av registerutdrag kräver att rehabiliteringsregler införs. Frågan gäller främst hur lång rehabiliteringstiden skall vara. Efter att ha tagit del av de synpunkter från skilda håll som har framförts härom, har jag i likhet med samarbetsorganet kommit fram till att den bör bestämmas till fem år från domsdatum eller motsvarande. Detta bör gälla såväl trafikbrottsutdrag som registerblad. Olika myndigheters behov av uppgifter bör därmed vara tillgodosedda. Jag vill emellertid framhålla att det ofta kan vara tillräckligt med utdrag för väsentligt kortare tid. De föreskrifter som riksåklagaren har utfärdat och som ger uttryck för en sådan begränsning förutsätter jag skola gälla tills vidare.

Det nu anförda rör belastningar som hänför sig till olika brott. I fråga om belastningsuppgifter som hämtas ur CKR — t. ex. omhändertaganden på grund av berusning, anmälningar från nykterhetsnämnder, läkare etc. — bör i princip samma rehabiliteringstider gälla.

Ytterligare en fråga som har aktualiserats gäller rehabiliteringsregler för vissa körkortsuppgifter som rör återkallelse av körkort, varning etc. Tillräckligt underlag för beslut härom föreligger inte enligt min mening. Behovet och utformningen av rehabiliteringsregler i dessa avseenden får därför övervägas i det fortsatta reformarbetet.

En annan fråga som också får övervägas i angivna reformarbete gäller körkortsregistreringens anpassning till ett pricksystem. De problem som aktualiseras i detta sammanhang bör tas upp av den särskilda utredningen angående vissa körkortsfrågor i samråd med samarbetsorganet.

5.16 Internationella och internordiska körkortsfrågor

5.16.1 Inledning

Bestämmelser om utländska körkorts giltighet finns i kungörelsen (1962: 277) om godkännande av vissa utländska körkort och kungörelsen (1956: 522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m. Den förstnämnda kungörelsen har generell giltighet i fråga om utländskt nationellt körkort resp. utländskt internationellt körkort. Kungörelsen om nordiska körkort upptar vissa särregler i förhållande till våra grannländer.

Den generella kungörelsen ger innehavare av utländskt nationellt körkort rätt att i Sverige på vissa i kungörelsen närmare angivna villkor föra motorfordon av det slag som körkortet berättigar honom att föra i det land där körkortet har utfärdats. Bland inskränkningarna i giltigheten i Sverige kan nämnas att körkortet inte medför rätt för innehavaren att köra i Sverige, om han under de sist förflutna tre åren har vistats här mera än två år och inte heller om han innehar gällande svenskt körkort eller under de sist förflutna tre åren har innehaft svenskt körkort som har återkallats eller omhändertagits av svensk myndighet. Vidare gäller utländskt nationellt körkort inte för framförande av motorfordon i yrkesmässig trafik eller av buss eller lastbil under yrkesutövning som förare för annans räkning, om fordonet är registrerat i Sverige.

Efter anmälan av länsstyrelse kan länsrätt med tillämpning av återkallelsegrunderna i KKK besluta att körkortet under viss tid inte skall medföra förarbehörighet i Sverige. Även varning kan med tillämpning av KKK meddelas innehavare av utländskt körkort.

Enligt 1956 års kungörelse ger i Danmark, Finland eller Norge utfärdat körkort innehavaren rätt att intill dess att han har bosatt sig i Sverige, dock högst under ett år, föra motorfordon av det slag som körkortet avser. I yrkesmässig trafik får motorfordon dock föras på sådant körkort endast om fordonet är registrerat i annat land än i Sverige.

Även i denna kungörelse finns bestämmelser om att länsrätt med tillämpning av vissa av de återkallelsegrunder som gäller för svenskt körkort för viss tid äger vägra godkännande i Sverige av körkortet. Varning kan också meddelas.

Bestämmelser om utbyte av utländskt nationellt körkort mot svenskt körkort finns i kungörelsen (1962: 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov. Principen är att innehavare av körkort utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge får, när han bosätter sig här, tilldelas svenskt körkort som motsvarar hemlandets utan att vederbörande behöver undergå förarprov. Däremot krävs prövning av den medicinska och

personliga lämpligheten. Innehavare av körkort i annat land kan också få körkortet utbytt mot ett motsvarande svenskt utan förarprov. Härför krävs emellertid — utöver den medicinska och personliga lämplighetsprövningen — att körkortshavaren under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning har fört motorfordon här i landet. Vid ansökan om körkortstillstånd för svenskt körkort skall fogas intyg angående omfattningen m. m. av körningen i Sverige.

Vid utbyte av utländskt körkort mot svenskt får föraren behålla sitt utländska körkort med om möjligt anteckning om att utbyte har skett.

Den internationella körkortslagstiftningen är reglerad genom olika konventioner och bilaterala avtal som Sverige är bundet av. Av intresse i det aktuella sammanhanget är 1949 års konvention rörande vägtrafik (Genèvekonventionen) som Sverige har anslutit sig till och 1968 års konvention om vägtrafik (Wienkonventionen) som avses ersätta Genèvekonventionen. Vid svenskt lagstiftningsarbete har man att beakta de olika internationella överenskommelser som har ingåtts. Vad gäller Genèvekonventionen kan nämnas att minimiåldern för förande av motorfordon är 18 år. Fördragsslutande stat får dock godta körkort för motorcykel som har utfärdats åt förare under 18 år. Enligt Wienkonventionen får fördragsslutande land vägra godkänna körkort som har utfärdats i annat sådant land för förare under 18 år.

Såvitt gäller körkort som har utfärdats i Danmark, Finland och Norge finns särskilda överenskommelser från 1956, på vilka bestämmelserna om nordiska körkort har grundats.

Körkortsreglerna i Danmark, Finland, Norge och Sverige är givetvis inte helt överensstämmande. I fråga om körkortssystemen och indelningen av körkort gäller att Finland och Sverige tillämpar Wienkonventionens regler. Danmark tillämpar Genèvekonventionen, som i fråga om körkortsklasser avviker mycket litet från Wienkonventionen. Den danska regeringen har för Folketinget lagt fram förslag om en ny Faerdselslov som bygger bl. a. på Wienkonventionens regler. Norge har en från Danmark, Finland och Sverige avvikande klassindelning men förbereder övergång till den indelningsgrund som gäller enligt Wienkonventionen. Finland och Sverige har centrala körkortsregister. I Danmark registreras också de flesta förhållanden av betydelse för bedömningen av körkortsfrågor centralt. I Norge förbereds central körkortsregistrering.

Reglerna om körkortsingripande bygger — om än skillnader länderna emellan finns i fråga om t. ex. spärrtidernas längd — på samma rättsgrundsatsler. Återkallelse kan ske bl. a. av medicinska skäl och på grund av olika brott och förseelser som körkortshavaren har gjort sig skyldig till.

I fråga om internordisk återkallelse av körkort gäller att ettvarit land kan vägra godkännande av nordiskt körkort endast för sitt lands vidkommande. Frågan om fullständig återkallelse av körkortet prövas i utfärdandelandet.

5.16.2 Körkort i Norden

Frågan om behörigheten att med stöd av ett körkort utfärdat i ett nordiskt land föra fordon i annat sådant land har varit föremål för intresse sedan lång tid tillbaka. Ett utredningsarbete på nordiskt plan som initierades av Nordiska rådet har lett till förslag att nordiskt nationellt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har fast bosatt sig i detta. Vid remissbehandlingen av betänkandet uttalades genomgående i de olika länderna — Danmark, Finland, Norge och Sverige — en positiv inställning till förslaget. Nordiska rådet hemställde i rekommendation (nr 34/70) till regeringarna att genomföra den föreslagna ordningen. Vissa tillämpningsfrågor som aktualiseras vid nordisk giltighet av körkort har behandlats av Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV) i rapporten Körkort i Norden (nr 6 i Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapportserie).

NKV framhåller att om körkortet blir giltigt i besökslandet även efter det att körkortshavaren har bosatt sig i detta blir förarens anknytning till det utfärdande landet i ett stort antal fall minimal. Bl. a. med hänsyn härtill bedöms det lämpligt att lägga behörigheten att återkalla körkortet på myndigheterna i bosättningslandet, dvs. det land där föraren är kyrkobokförd.

Beträffande frågan vilken lagstiftning — utfärdandelandets eller bosättningslandets — som skall tillämpas anför NKV, att med den anknytning som föraren i regel har fått till bosättningslandet är det rimligt att detta lands lagstiftning tillämpas. En sådan ordning menar NKV också vara lättast att tillämpa för körkortsmyndigheterna. Den ger även de bästa möjligheterna till en riktig bedömning.

När det gäller de medicinska körkortskraven framhåller NKV att det råder vissa skillnader mellan länderna. Har förare med viss medicinsk defekt fått körkort i ett nordiskt land enligt dess lagstiftning är det enligt NKV:s mening orimligt att körkortet på grund av samma defekt återkallas i annat nordiskt land som han flyttar till, om det rör sig om mindre skillnader mellan kraven i det utfärdande landet resp. bosättningslandet. I stället får ett avgörande ske från fall till fall med beaktande av defektens art, den tid föraren har vistats i det nya bosättningslandet och lagstiftningen såväl i detta land som det land där körkortet har utfärdats.

Vad som har bestämts i bosättningslandet i återkallelseärendet skall enligt förslaget gälla i princip även i annat nordiskt land som körkortshavaren flyttar till. Vissa möjligheter att sätta ned en mycket lång återkallelsetid bör dock finnas i det nya bosättningslandet.

Sedan återkallelsetiden har löpt ut föreslås att prövning av frågan om nytt körkort skall ske i bosättningslandet även om detta är ett annat än det där körkortet återkallades.

Även utbyte och förnyelse av körkort föreslås ske i bosättningslandet.

Genomgående har alltså NKV som huvudregel valt att körkortsärendet skall behandlas i det land där körkortshavaren är bosatt och enligt det landets lagstiftning, dvs. domicilprincipen har förordats. NKV konstaterar att ärendena kan handläggas snabbt genom de föreslagna reglerna. Den enskilde och körkortsmyndigheten kan lätt ta kontakt med varandra. Ärendena prövas i det land där utredningen görs. Allt detta är enligt NKV:s mening väsentliga omständigheter från såväl trafiksäkerhets- som rättssäkerhetssynpunkter.

I linje med den förordade domicilprincipen föreslår NKV också att frågan om nytt körkort för någon som är bosatt i nordiskt land skall prövas i bosättningslandet och enligt dess lagstiftning även i fall då vederbörande inte tidigare har haft körkort.

I fråga om genomförandet av förslaget framhåller NKV att ett samtidigt genomförande i Danmark, Finland, Norge och Sverige givetvis är en klar fördel men att det kan vara svårt att uppnå en sådan koordination. Reformen kan emellertid fullföljas genom att varje enskilt land inför reglerna i sin lagstiftning vid lämpligt tillfälle utan att invänta lagstiftningsproceduren i de andra länderna. Denna lösning är också den som snabbast leder till resultat.

NKV:s förslag har vid remissbehandlingen allmänt fått ett positivt mottagande. Det råder nästan total enighet om att ett nordiskt körkort bör bli giltigt i annat nordiskt land som föraren har flyttat till. Även när det gäller principerna i övrigt ansluter sig remissinstanserna — med enstaka undantag — till förslaget. Nordiska rådet har rekommenderat (rek. 3/76) att förslagen genomförs snarast möjligt.

Även för egen del biträder jag principerna i NKV:s förslag angående nordiska körkort. Det lagstiftningsarbete som fortlöpande pågår i de olika länderna kan givetvis visa sig böra leda till vissa modifikationer i detaljerna av de internordiska regler som bör gälla. Nordiska trafiksäkerhetsrådet och NKV följer det vidare koordinationsarbetet. I det sammanhanget får också övervägas hur man skall förfara med innehavare av nordiskt körkort som före bestämmelsernas ikraftträdande har bosatt sig i annat nordiskt land och erhållit körkort även där med stöd av de nordiska utbytesreglerna. Därvid bör eftersträvas att vederbörande kommer att ha endast ett giltigt nordiskt körkort. I överensstämmelse med de av NKV förordade principerna torde därvid det senast erhållna körkortet böra bli gällande. Detta innebär att tidigare erhållit körkort i nordiskt land, vilket kort föraren innehar jämsides med ett senare utfärdat — i den mån förhållandet är känt för körkortsmyndigheten — bör återkallas. Så kan exempelvis ske i samband med att en körkortsåtgärd aktualiseras eller att tioårsutbytet av de svenska körkortet skall ske. Jag vill också förordas att man snarast inför den ordningen vid utbyte av nordiskt körkort mot svenskt sådant att körkortsmyndigheten behåller

det utbyta kortet och underrättar körkortsmyndigheten i det utfärdande landet om utbytet.

5.16.3 *Minimiålder för rätt att föra motorfordon*

Rikspolisstyrelsen har anfört att körkort i vissa länder kan erhållas av ungdomar under 18 år. För att förhindra att alltför unga förare ges rätt att i Sverige föra motorfordon har styrelsen hemställt att kungörelsen om godkännande av vissa utländska körkort måtte kompletteras med föreskrift att föraren skall ha uppnått 18 års ålder för att få köra motorfordon här i landet.

Statens trafiksäkerhetsverk har i yttrande över framställningen tillstyrkt att krav införs på att innehavare av utländskt körkort skall ha uppnått 18 års ålder för att få föra bil i Sverige.

Jag delar den uppfattning som rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket har gett uttryck för. 18-årsgränsen bör avse förande av bil. Bestämmelser av angiven innebörd överensstämmer med Genèvekonventionen och Wienkonventionen, och hinder mot dem finns inte heller på grund av svenskt åtagande i annat sammanhang.

5.16.4 *Omhändertagande av utländskt körkort*

F. n. saknas uttryckliga bestämmelser i 1956 och 1962 års kungörelser om rätt för polismyndighet och åklagare att omhänderta utländskt körkort. I olika sammanhang har framställts önskemål om att kungörelserna förtydligas på denna punkt. Sålunda uttalade trafikmålskommittén denna mening i betänkandet (SOU 1967: 59) Förundersökning. Körkortsutredningen ansåg i sitt betänkande (SOU 1970: 26) Körkort och körkortsregistrering likaledes att ett förtydligande borde ske. Förslagen föranledde inte några erinringar från remissinstansernas sida. Det år 1971 fattade principbeslutet angående körkortsfrågor (prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209) innebar att prövningen av frågan borde ske i samband med att ställning tas till trafikmålskommitténs slutbetänkande.

Enligt min mening talar starka skäl för att den föreslagna möjligheten till omhändertagande skall finnas. Hinder häremot finns inte i någon av de internationella överenskommelserna på området.

5.16.5 *Körkortsregistrering*

Jag har förut tillstyrkt det förslag som samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet har lagt fram om att anmälningar avseende utländska körkort och därav föranledda beslut skall registreras centralt. Detta ståndpunktstagande sammanfaller med 1971 års principbeslut på området. En följd av ställningstagandet i registreringsfrågan är att det beträffande anmälningsplikt för domstolar och myndigheter bör gälla samma regler för innehavare av utländska körkort som för innehavare av svenska körkort.

5.17 Ikraftträdande m. m.

Fleralet av de reformer på körkortsområdet som jag har förordat bör kunna genomföras utan uppskov. Det gäller de nya reglerna om förarurvalet, lämplighetsutredningen, körkortsingripanden, körkortssparren, varning, behörighet att föra taxi, rehabiliteringstider för uppgifter i utdrag ur körkortsregistret, minimiålder för innehav av utländska körkort och omhändertagande av sådana körkort. Det är min avsikt att så snart riksdagens ställningstagande föreligger lägga fram förslag till de författningsändringar som krävs.

I andra avseenden behövs däremot som jag har angett i propositionen ytterligare undersökningar och överväganden. Det gäller främst pricksystemet och olika åtgärder för att ytterligare förbättra körkortsprocessen. Även en del frågor som hör samman med körkortsregistreringen behöver övervägas vidare. Detsamma gäller vissa av de problem som rör de utländska körkorten.

Åtgärder för information m. m. i anledning av reformerna ingår i de uppgifter som vilar på statens trafiksäkerhetsverk och länsstyrelsernas organisationsnämnd. Enligt min bedömning är särskild medelsanvisning för detta ändamål inte nödvändig.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att godkänna de riktlinjer för en körkortsreform som jag har förordat.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för den åtgärd som han har hemställt om.

*Bilaga***Sammanställning av remissyttrandena, upprättad inom kommunikationsdepartementet****1 Inledning**

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats en sammanställning av remissyttrandena över trafikmålskommitténs betänkande (avsnitten 2—15), NKV:s rapport angående nordiska körkort (avsnitt 16.2) och rikspolisstyrelsens framställning angående minimiålder för rätt att föra motorfordon (avsnitt 16.3). Uppläggningsen motsvarar dispositionen i föredragandens anförande (avsnitt 5) i propositionen.

2 Förarurval**2.1 Allmän brottslighet****Kommittén:**

Allmän brottslighet bör i fortsättningen inte användas som urvalsinstrument för förare.

Remissinstanserna:

Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker eller godtar, att ändring sker i nuvarande rättstillämpning. Åtskilliga av ifrågavarande instanser är emellertid inte beredda att helt bortse från den allmänna brottsligheten utan förordar att man fortfarande skall ta hänsyn till vissa typer av allmänna brott vid lämplighetsprövningen. Ett antal remissinstanser tar mera direkt avstånd från kommitténs förslag.

Följande remissinstanser tillstyrker kommitténs förslag.

Riksåklagaren uttalar att det inte kan anses klarlagt i vilken omfattning brottsligt beteende av visst slag innebär att en person också är olämplig som fordonsförare. Man bör inte heller bortse från att kriminalpolitiska hänsyn kan motivera att man inte försvårar vederbörandes anpassning i samhällslivet genom att vägra körkort. Det bör därför lättas på de hinder för körkort som annan brottslighet än trafikbrott f. n. utgör och sådan brottslighet bör inte medföra obligatorisk återkallelse.

Riksåklagaren hänvisar också till att den som gjort sig skyldig till upprepade brott enligt förslaget kan åläggas att genomgå kvalificerat förarprov. *Hovrätten för Nedre Norrland* godtar kommitténs förslag. *Kriminalvårdsstyrelsen* uttalar att förhållandena i nuvarande system är otillfredsställande och måste antas drabba även dem som i verkligheten inte är farliga i trafiken. Anstaltsutbildning till bilmekaniker kan snart inte bedrivas längre. Allmän kriminalitet bör enligt styrelsens mening normalt inte tillmätas betydelse för körkortsfrågan. Förslaget visar emellertid de praktiska svårigheter som måste uppstå, när man vid bedömningen av trafikfarligheten vill tillgodose både trafiksäkerhet och rättssäkerhet. *Göta hovrätt* och *kammarrätten i Göteborg* tillstyrker kommitténs förslag men anser att allmän brottslighet bör bli ett incitament till en noggrannare prövning av förarens lämplighet. *Länsstyrelsen i Stockholms län* uttalar att bestämmelserna om allmän brottslighets inverkan på körkortsfrågan bör slopas. I den mån en allmänt brottsbenägen person även begår brott eller förseelser mot trafikbestämmelserna, bör emellertid körkortsreaktionen kunna påverkas med hänsyn till visad oförmåga att anpassa sig efter samhällets regler. *LO* och *Sveriges domareförbund* delar kommitténs uppfattning och understryker betydelsen av att körkortsfrågan bedöms från trafiksäkerhetssynpunkt.

Några remissinstanser, som i princip delar kommitténs uppfattning, menar att man likväl måste ta hänsyn till viss allmän brottslighet, t. ex. då bilen använts som hjälpmedel vid brott eller då bilen varit en förutsättning för brottet. Som exempel på sådana brott nämns bilstölder, stöldraider med hjälp av bil och tjuvjakt från bil. I det sammanhanget påpekas också att hänsynen till rättskänslan och den allmänna opinionen i sådana fall kan kräva att brottet beaktas. De remissinstanser som har denna inställning är *länsstyrelserna i Jönköpings, Örebro och Norrbottens län* och *Svenska polisförbundet*. *Länsstyrelserna i Örebro och Norrbottens län* anser även att det direkt av vederbörande författning bör framgå vilka brott som skall beaktas.

Statens trafiksäkerhetsverk menar att körkort inte schablonmässigt skall vägras eller återkallas men att man vid den allmänna lämplighetsprövningen bör ta hänsyn till åtminstone grövre brott. *NTF* är inne på liknande tankegångar och anser sig inte helt kunna acceptera kommitténs uppfattning att man skall bortse från allmän brottslighet som urvalsinstrument. Vid bedömningen bör man enligt *NTF*'s mening även i fortsättningen ta hänsyn till viss grövre brottslighet. *NTF* understryker dock att en nyanserad bedömning bör eftersträvas i det enskilda fallet. Även *kammarrätten i Stockholm* uttalar sig i samma riktning och menar att man också framdeles i åtminstone viss omfattning bör beakta allmän kriminalitet, om vederbörande därigenom visat råhet, aggressivitet, bristande omdöme eller hänsynslöshet. Bedömningen bör dock i större om-

fattning än f. n. vara individuell och nyanserad. Hänsyn måste tas till helhetsbilden.

Svea hovrätt anser inte att kommitténs förslag utgör en tillfredsställande avvägning mellan rättvisekravet och trafiksäkerhetskravet. Prövningen bör i första hand ta sikte på vederbörandes person och inte på brottsligheten som sådan. Uppmärksamheten bör inriktas på sådan allmän brottslighet där ett starkare samband föreligger med trafikbrottslighet. Kravet bör uttryckas så att vederbörande "med hänsyn till sina personliga förhållanden skall såsom förare av körkortspliktigt fordon kunna antagas komma att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikreglerna".

Föreningen Sveriges åklagare menar att ett körkortsingripande kan ha en allmän brottspreventiv effekt och ifrågasätter om inte denna aspekt bör beaktas.

Svenska försäkringsbolags riksförbund och *SACO* anser att kommitténs förslag är tveksamt.

Till dem som klart tar avstånd från kommitténs förslag hör följande remissinstanser.

Regeringsrätten menar att nuvarande regler om lämplighetsprövning och återkallelse på grund av andra brott än trafikbrott bör — med viss mildring — behållas. *Rikspolisstyrelsen* anser att man bör beakta den påtagliga sannolikheten för att en i brottsmanhang dokumenterad läggning kan komma till synes i trafiken. Inte bara våldsbrottslighet utan även t. ex. försäljning av alkohol och narkotika, jakt från motorfordon och sådan egendomsbrottslighet som tillgrepp av, ur och från motorfordon utgör enligt styrelsens mening prov på en så bristande ansvarskänsla, ringa omdömesgillhet och obenägenhet att ta hänsyn till annans egendom att det med fog kan göras gällande att det skulle vara en fara för trafiksäkerheten om ett körkortsinnehav i sådana fall ändå skulle tillåtas. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* förklarar sig avstyrka förslaget men påpekar att en viss liberalisering av gällande bestämmelser måhända är befogad. *Länsstyrelsen i Uppsala län* finner att kommitténs slutsatser om kriminalitet som urvalsinstrument saknar verklighetsunderlag. Nuvarande regler bör i stort sett bibehållas. Den brottskatalog som omfattas av de allmänna domstolarnas rapporteringsskyldighet bör emellertid ses över. Polisens rutiner för anmälningar till länsstyrelse bör också granskas. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* menar att allmän brottslighet — särskilt om den är förenad med aggressivitet — bör beaktas. Viss nyansering av gällande praxis är emellertid motiverad. Vederbörandes allmänna situation och behov av körkort bör beaktas inte minst för att förbättra hans möjligheter till rehabilitering. *MHF* anser det vara väl befogat att bibehålla grundtanken i gällande bestämmelser att allmän laglydnad och skötsamhet skall beaktas vid lämplighetsprövningen och att återkallelse skall kunna ske vid vissa allmänna

brott. *Föreningen Sveriges länspolischefer* anser att det inte finns anledning att frångå nu gällande regler.

De vetenskapliga undersökningar som kommittén har låtit utföra till belysning av bl. a. sambandet mellan allmän brottslighet och andra sociala avvikelser å ena sidan och trafikfarligheten å den andra sidan kommenteras mera ingående av en del remissinstanser. *Socialstyrelsen* delar kommitténs uppfattning att det på grundval av undersökningarna inte är möjligt att bedöma ifrågavarande samband. Kommittén hade bort ägna frågan större uppmärksamhet och inte bara stanna vid att kritisera tidigare uppfattningar. *Statistiska centralbyrån* uttalar sammanfattningsvis att man i kommitténs arbete har överskattat sambandet mellan registrerade brottsbalksbrott och trafikbrott. Denna överskattning kan variera för olika brottstyper. Vidare föreligger inte någon undersökning som möjliggör en direkt jämförelse med en normalpopulation av förare. Undersökningarnas resultat bör tolkas med stor försiktighet. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* kritiserar den i Ds Ju 1972: 31 utförda statistiska undersökningen med hänsyn till bl. a. det bortfall av individer som har förelegat. Kommittén har inte visat att en körkortshavare klarar sig i trafiken utan hänsyn, ansvar och omdöme. Länsstyrelsen har låtit göra egna undersökningar som visar att den grupp som hade brottslig belastning före körkortsutfärdandet har sämre trafikbeteende än den grupp som inte har tidigare brottslig belastning. Slutsatserna i denna undersökning torde vara tillförlitligare än de som har redovisats av kommittén. *Förvaltningslänsrådets förening* hävdar att åtskilliga former av allmän brottslighet är av sådan natur att den ger uttryck för hänsynslöshet eller andra egenskaper som bör utgöra hinder för att körkort utfärdas. Det material som kommittén åberopar har enligt föreningens mening inte det vetenskapliga värde som måste krävas om det skall åberopas som grund för ställningstaganden. *MHF* anser att undersökningarna utgör ett helt otillräckligt underlag för kommitténs förslag att allmän brottslighet inte skall beaktas.

2.2 Nykterhetskravet

Kommittén:

Kommittén föreslår att nuvarande regler om en tvåårig körkortsspärr vid fylleri tas bort. Vidare föreslår kommittén att även den som missbrukar alkoholhaltiga drycker skall kunna beviljas körkort, om särskilda skäl ger anledning anta att vederbörande kommer att efterleva bestämmelserna om nykterhet i trafik. Kommittén anför att det i olika utförda undersökningar inte har visats någon starkare samförekomst av fylleri och trafiknykterhetsbrott. Inte heller mellan fylleri och övrig trafikbrottslighet har något påtagligt samband kunnat klarläggas.

Remissinstanserna:

Endast ett fåtal remissinstanser tillstyrker i stort kommitténs förslag. Så gott som alla instanser avvisar tanken att alkoholmissbrukare i vissa fall skulle få möjlighet att erhålla körkort. Däremot godtar flera instanser tanken att slopa enstaka fylleriförseelse som hinder för körkort. Kommitténs undersökningar om sambanden mellan alkoholvanor och trafikfarlighet kritiserar.

Riksåklagaren delar i huvudsak kommitténs uppfattning och anför att en enstaka fylleriförseelse i och för sig inte bör diskvalificera en sökande. Å andra sidan bör man alltjämt upprätthålla principen att personer med alkoholproblem inte bör anförtros körkort. Utgångspunkten vid bedömningen bör vara att körkort inte beviljas person beträffande vilken det finns grundad anledning befara att han kommer att uppträda onykter i trafiken. Även *kammarrätten i Göteborg*, *domstolsväsendets organisationsnämnd*, *riksrevisionsverket* och *Folksam* tillstyrker i stort kommitténs förslag. *Folksam* framhåller att en mer tillfredsställande ordning än den nuvarande synes vara att läkare, socialorgan och trafik konsulenter gör mer allsidiga utredningar i tveksamma fall.

Till dem som i huvudsak tillstyrker förslaget om slopande av fylleriförseelse som diskvalifikationsgrund men som avstyrker förslaget om alkoholmissbrukares möjligheter att få körkort hör följande remissinstanser.

Svea hovrätt menar att enstaka fylleri inte skall utgöra hinder för körkort men att å andra sidan fylleri ofta torde vara uttryck för alkoholberoende. En bedömning av nykterhetsförhållandena från fall till fall bör därför ske. Hovrätten avstyrker förslaget att alkoholmissbrukare i vissa fall skall kunna få körkort och betonar att förslaget innebär en kraftig underskattning av alkoholproblemen och en allvarlig försämring av trafiksäkerheten. Ett skötsamhetskrav i nykterhetshänseende bör — med den inskränkningen att fylleri som regel inte skall verka diskvalificerande — gälla som förutsättning för körkort. *Göta hovrätt* intar en liknande hållning. *Hovrätten för Nedre Norrland* anser kommitténs förslag om begränsningar i kravet på nyktert levnadssätt vara diskutabelt. En utväg skulle enligt hovrätten vara att uppenbara missbrukare av alkohol och narkotika utesluts från rätt till körkort, medan två eller flera fyllerier skulle ge anledning till en närmare undersökning. *Kammarrätten i Stockholm* anser att fylleriförseelse alltid skall föranleda särskilt noggrann prövning av nykterhetsförhållandena men har inget att erinra mot att särbestämmelsen om fylleri som körkortshinder tas bort, eftersom den kan beaktas vid den allmänna lämplighetsprövningen och eftersom tvåårsregeln ofta är alltför sträng. I övrigt avstyrker kammarrätten

förslaget i den del det berör nykterhetskravet. *Kriminalvårdsstyrelsen* tillstyrker förslaget att enstaka nykterhetsanmärkningar inte läggs till grund för avgöranden i körkortsfrågor. Styrelsen hänvisar i övrigt till vad den i fråga om allmän kriminalitets betydelse anfört om bl. a. svårigheterna att bedöma en persons trafikfarlighet. *Länsstyrelsen i Stockholms län* finner nuvarande tvåårsregel om skötsamhet vid enstaka fylleri som förutsättning för körkort vara alltför stel. Utredningen i varje enskilt fall bör inriktas på frågan om vederbörande är alkoholmissbrukare eller inte. Är vederbörande missbrukare bör han vägras körkort. Det är inte möjligt att göra någon prognos för bedömning av om en missbrukare kan antas låta bli att köra bil när han är påverkad. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* delar kommitténs uppfattning angående fylleriförseelses betydelse. Den som har fått nykterhetsanmärkning eller omhändertagits för fylleri vid upprepade tillfällen bör dock bli föremål för särskild utredning. *Länsstyrelsen* anser det däremot tveksamt om alkoholmissbrukare skall betros med körkort. En sådan regel bör tillämpas restriktivt och det avgörande måste vara trafiksäkerhetens krav. *Länsstyrelsen i Örebro län* intar en likartad ståndpunkt. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* tillstyrker förslaget att fylleriförseelse inte skall vara formellt hinder för körkortsinnehav men avvisar förslaget angående alkoholmissbrukares rätt till körkort. *LO* instämmer i kommitténs uttalande att i majoriteten av de fall där körkort i dag vägras på grund av enstaka fylleriförseelse sker ett från trafiksäkerhetssynpunkt omotiverat ingripande. Då emellertid nykterhetskravet är särskilt starkt accentuerat, bör förarurvalet ske efter grunder som är från trafiksäkerhetssynpunkt betryggande. *SACO* instämmer också i att det saknas grund för den nuvarande presumptionen att den som fällts för fylleri är trafikfarlig. Vad beträffar förslaget om alkoholmissbrukares rätt till körkort finner *SACO* att det måste vara svårt att bedöma om en missbrukare kommer att iaktta reglerna om nykterhet i trafik. Det innebär en inte sakligt motiverad risktagning från samhällets sida att betro alkohol- och narkotikamissbrukare med körkort.

Statens trafiksäkerhetsverk intar en markant tveksam hållning och menar, att kommittén inte kan anses ha presenterat någon utredning som nöjaktigt visar att samförekomst mellan fylleri och trafikbrottslighet inte skulle föreligga. Verket betraktar problemet alkohol—trafik som ett av de allra allvarligaste när det gäller trafiksäkerheten. Verket anser det tveksamt om den nuvarande schablonregeln om fylleriförseelses betydelse bör slopas. En förutsättning för slopande måste vara att samtliga fall av fylleriförseelser uppmärksammas och utreds. Positiva prognoser får inte ställas på alltför lösa antaganden om vederbörandes vilja och förmåga. Trafiksäkerhetens krav får inte stå tillbaka för sociala skäl eller andra hänsyn. *NTF* framhåller att även om

man inte schablonmässigt skall använda fylleriförseelser som urvalsmedel får man inte bortse från fylleriets betydelse vid förarurvalet.

En allmänt negativ inställning till kommitténs förslag i dess helhet när det gäller nykterhetskravet intas av följande instanser.

Regeringsrätten uttalar att dess erfarenhet av ett stort antal körkortsmål bestämt talar mot en sänkning av kravet på nykterhet hos fordonsförare och därmed av möjligheterna att ur trafiken få bort alkoholosäkra förare. Det är inte godtagbart att begränsa nykterhetskravet till att vederbörande inte skall vara känd som alkoholmissbrukare. Kravet bör, liksom hittills, sättas väsentligt högre. Det är inte heller tillrådligt att avstå från åtgärder mot dem som har gjort sig skyldiga till fylleriförseelser och därigenom visat bristande pålitlighet i umgänget med alkohol. Om fylleri avkriminaliseras bör rapporteringsskyldigheten likväl bestå. *Rikspolisstyrelsen* anser det egendomligt att kommittén har velat luckra upp de bestämmelser som finns i fråga om nykterhetskravet och därigenom legitimera presumtiva rattfyllerister genom att ge dem körkort. *Socialstyrelsen* uttalar bl. a. att det synes vanskligt att på förhand bedöma om en missbrukare av alkohol eller andra berusande eller bedövande ämnen aldrig kommer att köra bil i alkoholpåverkat tillstånd. Socialstyrelsen ifrågasätter också om inte den tvååriga karensen, särskilt för yngre personer, kan ha haft en positiv effekt i deras umgänge med alkohol. Styrelsen avstyrker kommitténs förslag till reformprogram när det gäller nykterhetskravet. *Länsstyrelsen i Uppsala län* anser det förvånande att kommittén okritiskt föreslår att fylleriförseelse tas bort som urvalsgrund och hänvisar till att en svängning i praxis vad gäller fylleriförseelserna har kunnat iakttas på senare tid. Har en person gjort sig skyldig till fylleri anses han uppenbart skötsam, om ingen annan uppgift tyder på opålitlighet i nykterhetsförhållanden. Denna praxis bör komma till uttryck genom författningsändring. I fråga om körkortets betydelse för rehabilitering etc. pekar länsstyrelsen på socialnämndernas och läkarnas strävanden i dessa avseenden. Socialnämnderna visar redan nu ovilja att fullgöra sin anmälningsskyldighet enligt körkortskungörelsen. Deras yttranden saknar nästan undantagslöst betänkligheter mot att körkort ges åt personer med en eller flera fylleriförseelser. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser det klart otillfredsställande att körkort förvägras först sedan alkoholmissbruk föreligger. Ingripande bör ske på ett betydligt tidigare stadium. Fylleri bör behållas som urvalsinstrument, dock med viss modifiering av gällande praxis. Hänsyn bör tas till vederbörandes allmänna situation och hans behov av körkort beaktas inte minst för att förbättra möjligheterna till rehabilitering. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* avstyrker ändring av gällande lagstiftning på området. *Föreningen Sveriges länspolischefer* uttalar att en sådan radikal sänk-

ning av nykterhetskravet som förslaget förutsätter försämrar trafiksäkerheten. Erfarenheten visar att en stor del av trafikolyckorna är alkoholbetingade. Kravet på nykterhet i trafiken får inte efterges. *Förvaltningslänsrådets förening* instämmer i att det i vissa sammanhang behövs utrymme för större nyansering. Det är emellertid ytterst angeläget att kravet på nykterhet i trafik upprätthålls kompromisslöst. Nuvarande möjligheter till prövning av nykterhetskravet bör inte begränsas. *MHF* anser att kommittén inte har lett i bevis att det är möjligt att bortse från nykterhetskravet utan att risker för allvarlig försämring av trafiksäkerheten vållas. *MHF* avstyrker därför med bestämdhet kommitténs förslag om borttagande av nykterhetskravet och spärregeln vid fylleri. *Svenska försäkringsbolags riksförbund* betonar att det även i fortsättningen finns all anledning att ha uppmärksamheten riktad på den allmänna skötsamheten i nykterhetshänseende vid körkortsprövningen. I den mån förändringar i liberaliserande riktning övervägs, synes de inte kunna förankras i trafiksäkerhetssynpunkter. *Svenska polisförbundet* finner att kommitténs förslag inte medför någon förbättring ur trafiksäkerhetssynpunkt. Kommitténs motiv till förslaget att alkoholmissbrukare i vissa fall skall få körkort är oklara. *Sveriges trafikskolors riksförbund* uttalar att sambandet mellan opålitlighet i nykterhetshänseende och trafikolyckor liksom funktionsnedsättningarna efter alkoholförtäring är väl kända och vetenskapligt dokumenterade. Det är svårt att bedöma om en i nykterhetshänseende opålitlig person kan avstå från att köra motorfordon under alkoholpåverkan.

I likhet med vad som har skett i fråga om allmän brottslighets betydelse i körkortsfrågan kommenterar en del remissinstanser kommitténs vetenskapliga undersökningar om sambanden mellan onykterhet och trafikfarlighet.

Socialstyrelsen är starkt kritisk mot den av kommittén publicerade undersökningen "384 fylleristers körkort". Kommittén borde enligt styrelsens mening ha jämfört antalet återkallade körkort resp. utdelade varningar med vad som gäller för normalpopulationen. *Statistiska centralbyrån* uttalar att det ur statistisk synvinkel är svårt att på grundval av de i betänkandet redovisade undersökningarna bedöma om resultaten tyder på en hög eller låg benägenhet att begå ett trafiknykterhetsbrott efter ett fylleribrott resp. tidigare trafiknykterhetsbrott. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* påtalar ett flertal brister i undersökningen "384 fylleristers körkort", bl. a. — i likhet med socialstyrelsen — att kontrollgrupp saknas. Länsstyrelsen hänvisar till av den själv genomförda undersökningar. En av grupperna i dessa undersökningar bestod av 385 personer som hade antecknats för fylleriförseelser åren 1965 och 1966. Det konstaterades att andelen fall med trafiknykterhetsbrott, jämfört med övriga undersökta grupper, var relativt hög. Den högsta andelen uppvisade personer som enbart hade fått varning, nämligen 18 %. I tra-

fiknykterhetsbrottsfallen förekom tidigare antecknade fylleriförseelser i de flesta fall. Enligt länsstyrelsens mening måste man hålla fast vid skötsamhetskravet i nykterhetshänseende. *MHF* kritiserar också den undersökning som kommittén har publicerat och ställer häremot den undersökning som länsstyrelsen i Västerbottens län har gjort. Förbundet konstaterar att trafikmålskommitténs statistiskt baserade kritik mot beaktande av fylleriförseelser vid körkortsprövningen faller sönder och att den inte kan föranleda ändring av gällande körkortsregler.

2.3 Olovlig körning

Kommittén:

Olovlig körning bör inte föranleda obligatorisk körkortsspärr. Bedömningen bör i stället ske från fall till fall med beaktande av körningens art och omfattning.

Remissinstanserna:

Några remissinstanser har kommenterat detta förslag.

Regeringsrätten anser att den nuvarande regeln att den som har gjort sig skyldig till olovlig körning får vänta avsevärd tid innan körkort utfärdas för honom onekligen är sträng. Den har dock säkerligen avhållit många ungdomar från att köra motorfordon utan körkort. Om spärren tas bort är det risk för att man får en betydande ökning av antalet körkortslösa förare. *Kammarrätten i Stockholm* anser att nuvarande regler om väntetid är alltför stränga och att de har vållat bekymmer, t. ex. vid okynneskörning med trimmad moped. Frågan om olovlig körning skall utgöra hinder mot körkort bör i stället bedömas vid den allmänna lämplighetsprövningen. En bedömning bör ske från fall till fall, dock utan att man radikalt ändrar på synsättet beträffande olovlig körning som hinder för körkort. *Statens trafiksäkerhetsverk* anser också att den nuvarande tvåårsspärren vid olovlig körning är — åtminstone i vissa fall — alltför sträng. Verket motsätter sig därför inte en något mildare bedömning i de fall där det uppenbarligen är fråga om en engångsföreteelse och körningen inte kan anses ha varit förenad med högre grad av risktagande. Obligatorisk körkortsspärr är däremot befogad vid upprepad olovlig körning. *Förvaltningslänsrådets förening* menar också att en mera nyanserad bedömning än vad dagens regler ger uttryck för är befogad. Vid grov olovlig körning behövs emellertid av allmänpreventiva skäl stränga påföljder. *Sveriges domareförbund* anser att olovlig körning — vare sig den är grov eller inte — ej bör föranleda obligatorisk körkortsspärr. Ett rimligare sätt att skärpa ingripandena i dessa fall är att höja straffen och vidta åtgärder för ökad upptäckt av brotten.

3 Lämplighetsutredning

Kommittén:

Polisens lämplighetsutredning bör tas bort. Om det behövs en särskild socialutredning, bör denna utföras av lokalt socialorgan. Vissa sakkunnigutredningar skall göras av trafikkonsulent, bl. a. i samband med kvalificerad förarutredning.

Remissinstanserna:

Endast en mindre del av remissinstanserna tillstyrker att polisens lämplighetsutredning avskaffas. Flertalet av dem som har yttrat sig intar en avvaktande eller negativ hållning till kommitténs förslag.

Följande remissinstanser är p o s i t i v a till förslaget.

Hovrätten för Nedre Norrland framhåller att centraliseringen av polisväsendet bl. a. har medfört att polisen numera endast har begränsad personkänedom. Mot bakgrund härav och förslaget att allmän brottslighet inte längre skall vara urvalsinstrument tillstyrker hovrätten att polisens lämplighetsintyg slopas. *Svenska kommunförbundet* framhåller att dagens socialvård bör bygga på frivillighet från klientens sida. Strävan att skapa förtroendefulla och positiva kontakter med klienterna kan försvåras och i vissa fall omöjliggöras, om de kommunala organen utan begränsningar skall ställa tillgänglig information till körkortmyndighetens förfogande. De kommunala organen bör själva få avgöra på vilket sätt information skall redovisas och vad yttrandena skall innehålla. I de fall alkohol- resp. narkotikamissbruk eller liknande förekommer är det dock av väsentlig betydelse att socialutredningen utförs på sådant sätt att den ger körkortmyndigheten en verklig vägledning vid dess ställningstagande i körkortsfrågan. Yttrandena bör innefatta även en redovisning av de sociala konsekvenserna och en social bedömning med synpunkter på ev. sociala hänsynstaganden. *Folksam* anser det riktigt att polisens schablonmässiga lämplighetsutredning tas bort. *SACO* tillstyrker förslaget.

Några remissinstanser intar en mera a v v a k t a n d e hållning till kommitténs förslag.

Svea hovrätt uttalar att kommitténs påstående att det är närmast självklart att polisen inte har några speciella förutsättningar att bedöma en persons trafikfarlighet och inte heller har någon särskild utbildning för att bedöma denna fråga är illa genomtänkt. Det torde i stället förhålla sig så att polisen är den enda som har någon större praktisk erfarenhet av trafikfarliga förarens uppträdande i trafiken. Yttrande från polis bör därför betraktas som en särskilt värdefull del av körkortsutredningarna, låt vara att det inte bör vara obligatoriskt vid körkortsgivning men däremot vid körkortsingripande. Vid körkortsgivning bör utdrag ur

brottsregister rekvireras genom polisen som då borde ha att avge yttrande i de fall den anser det erforderligt. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att den första prövningen av en körkortsaspirants lämplighet normalt bör kunna grundas på utdrag ur tillgängliga register. Några omdömen bör inte avges till körkortsmyndigheten, om inte den utdragslämnande myndigheten av eget initiativ anser det nödvändigt. Körkortsmyndigheten bör med ledning av uppgifterna i utdragen bedöma om ytterligare utredning behövs. Av administrativa skäl kan det vara lämpligt att ansökan ges in till polismyndighet, som därefter anskaffar erforderliga registerutdrag och vidarebefordrar ansökningen till körkortsmyndigheten. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* menar att viss utredning från polisen bör införskaffas även i framtiden. Någon form av samordning av utredningsarbetet mellan trafikkonsulent, social nämnd och polis synes nödvändig. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser det välbetänkt att körkortsmyndigheten åtminstone tills vidare införskaffar utdrag från den lokala polismyndighetens register i samband med utfärdande och omprövning av körkort. Även yttrande från polisen kan behövas när det gäller omprövning av körkort, t. ex. för att klarlägga behovet av körkort, arbetssituationen osv. Polisens uttalande om själva lämpligheten bör emellertid kunna avskaffas. *NTF* ifrågasätter det riktiga i att lämplighetsutredning görs av andra organ än polisen. De sociala organens huvuduppgift är att hjälpa dem som behöver samhällets stöd. I de fall negativa besked lämnas beträffande körkortet från socialt organ kan en negativ attityd uppstå hos den enskilde. *Förvaltningslänsrådets förening* uttalar att det kan diskuteras vilka former lämplighetsintyget bör ha. Vid utfärdande av körkort första gången bör man emellertid inte avstå från den information som lämplighetsintyget i många fall ger.

Följande instanser avstyrker att polisens lämplighetsutredning avskaffas.

Rikspolisstyrelsen anser att polisens lämplighetsutredning alltjämt bör spela en central roll. Viktiga uppgifter kan hämtas t. ex. från de spärregister som förs i varje polisdistrikt. Trots centraliseringen av polisen finns personkännedom till stor del kvar. Genom uppbyggnaden av spaningsenheter och satsning på kvarterspolisverksamhet finns enligt styrelsens mening fortfarande en betydande kännedom om t. ex. personer som missbrukar alkohol eller narkotika. *Statens trafiksäkerhetsverk* kan inte se några egentliga fördelar med att ta bort polisens lämplighetsutredning. *Socialstyrelsen* anser att kommitténs utredning endast i ringa utsträckning bidrar till att uppnå det av kommittén förordade målet att förarlämpligheten skall avgöras efter en reell trafiksäkerhetsbedömning och utan användning av schabloner. Styrelsen blir särskilt allvarligt oroad, när kommittén föreslår att polisens lämplighetsutredning skall avskaffas. Med skärpa vill styrelsen understryka nödvändigheten av att lämplighetsintyget behålls som en obligatorisk del av bedömningen av

en körkortssökandes lämplighet som förare. *Länsstyrelsen i Uppsala län* hänvisar till sin syn på allmän brottslighet och nykterhet som urvalsinstrument och framhåller att lämplighetsintyget måste behållas. Yttrandet behöver dock inte utmytna i ett uttalande om trafikfarligheten. Länsstyrelsen pekar också på den värdefulla hjälp som man får från länsnykterhetsnämnden i tveksamma körkortsärenden. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* uttalar att polisens register och personkännedom utgör den bästa upplysningskällan. Länsstyrelsen är angelägen om att få tillgång till de faktiska uppgifter som polisen har. Däremot torde polisens bedömning av lämpligheten kunna avvaras. Bedömningen bör göras av körkortsmyndigheten. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* uttalar att de nuvarande lämplighetsintygen enligt länsstyrelsens erfarenhet är välgrundade och objektiva. Länsstyrelsen kan inte tillstyrka att lämplighetsintygen avskaffas. *Föreningen Sveriges länspolischefer* framhåller att polismyndigheten ofta har bättre kännedom om t. ex. alkoholmissbrukarna än nykterhetsvårdande organ, eftersom polisen under sin yttre verksamhet — spaning, patrullering etc. — får kännedom härom, medan de sociala myndigheternas yttre verksamhet synes vara ganska begränsad på många håll. Det är enligt föreningens mening orealistiskt att tänka sig att polisens medverkan i det aktuella avseendet slopas. *MHF* betonar de sociala organens huvuduppgift att ge hjälpbehövande positivt stöd. Negativa yttranden kan av socialtjänstemannen anses motbjudande och verka nedbrytande på relationerna till sökanden. *MHF* kan inte ansluta sig till förslaget att polisens lämplighetsutredning avskaffas. *Sveriges trafikskolors riksförbund* menar att ett slopande av lämplighetsintyget skulle få ödesdigra följder, då härigenom en väsentlig del av underlaget för bedömningen av en persons lämplighet att föra motorfordon skulle falla bort.

4 Kvalificerad förarutredning

Kommittén:

I fråga om vissa problemförare, t. ex. då en person söker nytt körkort efter återkallelse eller då en person med betydande sociala problem söker körkort, bör en kvalificerad förarutredning göras. Ett centralt moment i denna bör vara ett utvidgat praktiskt förarprov, kombinerat med tester och undersökningar som utförs av trafikkonsulent.

Remissinstanserna:

Endast några remissinstanser har yttrat sig över förslaget i denna del.

Ett par instanser tillstyrker förslaget. *Länsstyrelsen i Uppsala län* understryker värdet av ett utvidgat praktiskt förarprov, framför allt vid ansökan om nytt körkort efter återkallelse. I nuläget ställs länsstyrel-

sen i brist på utredning ofta inför besvärliga avvägningar, och schabloner måste tillgripas. Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* anser det väsentligt att ett system med utvidgat praktiskt förarprov genomförs.

Några remissinstanser tvekar inför förslaget. *Svea hovrätt* uttalar att det kvalificerade förarprovet är ett otillräckligt medel för förarurvalet. Lämplighetsprövningen bör i första hand inriktas på vederbörandes personliga egenskaper. *Kriminalvårdsstyrelsen* menar att kommittén har haft en mycket ambitiös målsättning. Man måste emellertid även beakta hur långt de samhällsekonomiska resurserna räcker och hur de lämpligen bör fördelas mellan tänkbara insatser för att främja trafiksäkerheten. *Statens trafiksäkerhetsverk* anser att det föreslagna provet kan öka möjligheterna att bedöma en persons körtekniska förutsättningar i trafiken. Det förefaller dock verket osäkert om provet även kan ge svar på frågan om vederbörandes benägenhet att följa trafikreglerna. Innan ytterligare utredning föreligger kan verket inte uttala sig om värdet av det föreslagna provet. *Socialstyrelsen* granskar ingående de olika moment som enligt förslaget skulle ingå i den kvalificerade förarutredningen. Lämplighetsbedömningen bör enligt styrelsens mening såsom i nuvarande körkortssystem ske på ett så tidigt stadium som möjligt. Styrelsen slår fast att förslaget grundar sig på uppfattningar som redan har avvisats av experter när det gäller bl. a. begåvnings tester och bedömningar vid körkortsprov av en sökandes personlighet och karaktärs egenskaper. I socialstyrelsens medicinska körkorts föreskrifter finns bestämmelserna om intelligenskvot och intelligensålder inte längre kvar. *Sveriges trafikskolors riksförbund* är inne på liknande tankegångar som socialstyrelsen.

5 Trafikkonsulenter

Kommittén:

Kommittén föreslår att ett särskilt sakkunnigorgan för körkortsfrågor — trafik konsulenter — inrättas. Flertalet konsulenter skall placeras vid trafiksäkerhetsverkets lokala och regionala kontor. De skall medverka i det system för ökad förarkontroll som kommittén förordar och utföra bl. a. sakkunnigutredningar om förarlämpligheten. Vidare skall de delta i olika rehabiliteringsåtgärder.

Remissinstanserna:

Flertalet av de remissinstanser som yttrat sig i denna del tillstyrker förslaget. Ett betydande antal tvekar emellertid inför förslaget och även bland de remissinstanser som tillstyrker framkommer tveksamhet om bl. a. de organisatoriska frågorna.

Följande instanser t i l l s t y r k e r.

Kriminalvårdsstyrelsen uttalar att ett system med trafik konsulenter "synes böra accepteras". Det kan emellertid diskuteras hur pass omfattande konsulenternas åligganden skall vara. Styrelsen ifrågasätter särskilt den uppsökande verksamheten med individuella samtal. *Domstolsväsendets organisationsnämnd* uttalar att den föreslagna livligare kontakten mellan körkort myndigheterna och körkortshavaren — där trafik konsulenterna kan komma att spela en viktig roll — torde vara ägnad att höja trafik säkerheten. *Statens trafik säkerhetsverk* hälsar med tillfredsställelse kommitténs förslag till förstärkning av trafik säkerhetsverkets resurser när det gäller förarprovningen. Till konsulentorganisationen bör knytas i första hand personer med lång praktisk erfarenhet av förarprov. Behovet av allmänpsykologisk utbildning bör kunna tillgodoses efter hand. *Riksrevisionsverket* tillstyrker i princip att trafik konsulentorganisationen bildas. Förslaget måste emellertid utvecklas mera precist, t. ex. när det gäller olika organisatoriska förhållanden. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* tillstyrker förslaget men framhåller att detta inte innebär att polisens lämplighetsutredning bör tas bort. Samordning mellan trafik konsulent, social nämnd och polis är nödvändig. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* menar att trafik konsulenterna torde kunna spela en betydelsefull roll i den av kommittén föreslagna rehabiliteringsverksamheten. *Länsstyrelsen i Örebro län* uttalar att en trafik konsulentorganisation som länsstyrelsen kan samarbeta med bör byggas upp. Medicinsk expertis bör knytas till organisationen. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller det positiva i kommitténs förslag om trafik konsulenter. Dessa bör placeras hos länsstyrelse. *LO* framhåller att trafik konsulenterna utgör ett väsentligt led i det system för samhälls ingripanden som kommittén har tänkt sig men ifrågasätter om det föreslagna antalet (39) konsulenter är tillräckligt. *MHF* uttalar att det är svårt att ta ställning till den föreslagna trafik konsulentorganisationen isolerat, eftersom denna har nära samband med andra förslag, t. ex. pricksystemet. Förbundet är emellertid positivt till att körkortsorganen får förstärkta personalresurser. De organisatoriska frågorna måste dock prövas närmare. *Svenska försäkringsbolags riksförbund* tillstyrker förslaget. *Svenska transportarbetareförbundet* biträder i princip förslaget om trafik konsulenter men anser att konsulenterna bör knytas till länsstyrelseorganisationen. *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* tillstyrker också i princip förslaget, men organisationen är tveksam beträffande effekterna för yrkesförarnas del.

En t v e k s a m h å l l n i n g till förslaget intas av en del remissinstanser.

Svea hovrätt uttalar att man ingenting vet om hur trafik konsulentorganisationen kan utfalla. Mycket av konsulenternas verksamhet kan uppfattas som trakasserier av allmänheten. *Rikspolisstyrelsen* anser att den föreslagna organisationen skulle kunna ge upphov till kompetens-

konflikter i förhållande till de kriminalvårdande och sociala organ som har rehabiliteringsuppgifter. Det torde vidare bli svårt att skaffa tillräcklig och lämplig personal för organisationen. Ytterligare utredning krävs om organisationen skall tillskapas. *Kammarrätten i Stockholm* finner också förslaget tveksamt. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att en försöksverksamhet fordras innan man inför en helt ny organisation med diffusa uppgifter. Vissa av de uppgifter som skulle tillföras trafikkonsulenterna torde kunna lösas billigare och enklare genom att trafiksäkerhetsverket inom ramen för nuvarande organisation får ökade resurser. Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* menar att försöksverksamhet bör prövas innan beslut fattas om att inrätta trafik konsulenttjänsterna. *Biltrafikens arbetsgivareförbund* ställer sig mycket tvekan till förslaget. Risk föreligger att det tillskapas en stor administrativ apparat som inte får önskade praktiska effekter. *NTF* befarar att kommittén har sett alltför teoretiskt på frågan och anser att det finns risk för att en alltför byråkratisk organisation byggs upp. Det är betydligt viktigare att resurserna används för att skapa effektiv trafikövervakning. *Kammarrätten i Göteborg*, som diskuterar förslaget i samband med förslagen om villkorlig återkallelse och pricksystem, anser att trafik konsulentorganisationen kan undvaras.

6 Grunderna för körkortsingripande

6.1 Inledning

Härunder behandlas körkortsindragning, som syftar på ingripanden av annan anledning än trafikbrott, och körkortsåterkallelse, som tar sikte på ingripanden i anledning av trafikbrott.

6.2 Körkortsindragning

Kommittén:

Förslagen i fråga om ingripande vid sjukdom, skada eller liknande förhållanden överensstämmer i sak med vad som gäller f. n.

Remissinstanserna:

Förslagen har inte kommenterats i någon större utsträckning och några principiella synpunkter har inte anförts.

6.3 Körkortsåterkallelse

Kommittén har i olika punkter behandlat frågor om körkortsingripande vid trafikbrott. De olika punkterna behandlas i det följande var för sig. Därutöver kan anmärkas att vissa remissinstanser, såsom högsta

domstolen, Svea hovrätt och hovrätten för Nedre Norrland, har funnit att vissa av återkallelsepunkterna — främst de under 2, 3 och 4 — är oklart formulerade och också svåra att åtskilja.

1. Grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott

Kommittén:

Körkort skall återkallas om körkortshavaren har gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § TBL. Vid brott mot 4 § TBL skall återkallelse dock få underlåtas vid kort körning på gård, parkeringsplats etc.

Remissinstanserna:

Principiella synpunkter på förslagen har inte anförts.

2. Smitning

Kommittén:

Körkort skall återkallas om körkortshavaren har gjort sig skyldig till brott mot 5 § TBL, om brottet från trafiksäkerhetssynpunkt är av allvarligare beskaffenhet. Förslaget innebär bl. a. att körkortsingripande efter smitning skall bli föremål för en mera nyanserad bedömning än i dagens läge och att man vid bedömningen bör beakta enbart trafiksäkerhetssynpunkter. För körkortsingripande skall inte krävas att vederbörande har varit vållande till olyckan.

Remissinstanserna:

Endast ett fåtal instanser har berört förslaget.

Göta hovrätt menar att smitning är ett från trafiksäkerhetssynpunkt så allvarligt brott att det som regel bör föranleda körkortsåterkallelse. *Hovrätten för Nedre Norrland* menar att man för att undgå stötande resultat i rättstillämpningen bör ingripa endast mot den som har varit vållande till trafikolycka och under förutsättning att brottet från trafiksäkerhetssynpunkt är av allvarligare beskaffenhet. *Kammarrätten i Stockholm* anser att körkortsåterkallelse bör kunna ske även om smitningen inte har omedelbar anknytning till trafiksäkerheten. Vid smitning från bagatellskador i samband med parkeringsskador etc. kan dock återkallelse te sig som en alltför sträng åtgärd. *Statens trafiksäkerhetsverk* har ingen erinran mot att de mera bagatellartade formerna av smitning inte leder till körkortsåterkallelse. Bedömningen "allvarligare" synes dock för snäv.

3—4. Enstaka trafikförseelse

Kommittén:

Körkort skall återkallas (3) om körkortshavaren har gjort sig skyldig till brott varigenom han vid förande av motordrivet fordon i ej ringa mån har åsidosatt en för trafiksäkerheten grundläggande regel resp. (4) om han har gjort sig skyldig till brott varigenom han vid färd med motordrivet fordon eljest i väsentlig mån har äventyrat trafiksäkerheten. Med punkt 3 vill kommittén kodifiera och skärpa dagens praxis vid vissa typiska, allvarliga fall av trafikförseelser, såsom grövre hastighetsöverträdelser, körning mot rött ljus etc. Med punkt 4 vill kommittén komplettera punkt 3 och täcka de från trafiksäkerhetssynpunkt allvarliga överträdelser som inte kan hänföras till de typiskt allvarliga situationerna under punkt 3.

Remissinstanserna:

Såsom nämnts har kritik riktats mot formuleringarna såsom alltför oklara. I övrigt har den i förslaget uttryckta principen med något undantag tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Kammarrätten i Stockholm uttalar att en påtagligt trafiksäkerhetshöjande effekt säkerligen kan förväntas om klara trafikförseelser, som är av den arten att de normalt innebär en överhängande trafikfara, i regel leder till körkortsåterkallelse. För att få denna effekt bör återkallelsen, som ofta kan göras tämligen kortvarig, komma så nära inpå trafikbrottet som möjligt. Detta torde kunna ske genom vidgade möjligheter att besluta om omhändertagande och interimistisk återkallelse av körkortet. *Kriminalvårdsstyrelsen* anser också den föreslagna principen tillfredsställande.

Högsta domstolen menar att kommittén inte övertygande har motiverat förslagen till skärpning.

5. Upprepad trafikbrottslighet

Kommittén:

Körkort skall återkallas om körkortshavaren genom upprepade brott mot de bestämmelser som i trafiksäkerhetens intresse har meddelats för den motordrivna fordonstrafiken har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser. Förslaget innebär bl. a. att enbart bestämmelser som har meddelats "i trafiksäkerhetens intresse" och inte såsom i dagens läge "i trafikens intresse" skall beaktas och att återkallelse skall kunna ske också på grund av trafikförseelser som inte har begåtts vid färd, utan som en följd av t. ex. ägaransvar.

Remissinstanserna:

Förslaget har inte mött några invändningar utom i fråga om förseelser på grund av ägaransvar.

Svea hovrätt anser det inte motiverat att låta överträdelser med s. k. ägaransvar ha betydelse i körkortshänseende. Formuleringen "för den motordrivna fordonstrafiken" bör därför ersättas med gällande rättsuttryck "för förare av motordrivet fordon". Även *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* hävdar att ägaransvaret inte får ges inverkan på körkortsfrågan.

7 Körkortsspärr**7.1 Körkortsspärr i samband med återkallelsebeslut****Kommittén:**

En bestämd spärrtid — och inte såsom i dagens läge blott en minimi-tid — skall beslutas i samband med återkallelse av körkort på grund av trafikbrott.

Remissinstanserna:

Flertalet remissinstanser som yttrar sig häröver tillstyrker förslaget. Hit hör *regeringsrätten*, *Göta hovrätt*, *kammarrätten i Stockholm*, *kammarrätten i Göteborg*, *länsstyrelsen i Stockholms län*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *länsstyrelsen i Örebro län*, *Föreningen Sveriges polismästare*, *Förvaltningslänsrådets förening*, *LO*, *MHF* och *Svenska försäkringsbolags riksförbund*.

Hovrätten för Nedre Norrland menar att det är omöjligt att i samband med återkallelsen bestämma spärrtidens längd. Frågan bör därför hållas öppen till dess att frågan om nytt körkort prövas, då körkortsmyndigheten bör göra en allsidig och samlad bedömning. *Sveriges trafikskolors riksförbund* delar inte heller uppfattningen att återkallelsetiden bör fixeras i återkallelsebeslutet.

7.2 Körkortsspärr för den som inte har körkort**Kommittén:**

Kommittén föreslår att körkortsspärr skall kunna beslutas också i fråga om den som saknar körkort men som har begått trafikbrott av det slag att det utgör hinder mot förvärv av körkort.

Remissinstanserna:

Förslaget har i allmänhet inte kommenterats uttryckligen.

Kammarrätten i Stockholm menar att körkortsspärr skall kunna beslutas även vid avslag på ansökan om körkort.

7.3 Körkortsspärrens längd

Kommittén:

Körkortsspärren skall bestämmas till en tid av lägst en månad och högst fem år. En nyansering av återkallelsepraxis bör ske. De långa spärrtiderna bör användas med stor försiktighet. Den normala tiden för körkortsspärr vid svårare trafikbrott bör i det stora flertalet fall kunna minskas till hälften av de tider som tillämpas i dag. Kommittén har inte någon invändning mot nuvarande praxis i fråga om spärrtidens längd vid sådana allvarligare trafikförseelser som t. ex. åsidosättande av stopplikt och grova hastighetsöverträdelser. Hänsyn skall inte tas till att en olycka leder till svåra konsekvenser, såsom dödlig utgång, allvarliga personskador etc. (s. k. objektiva överskott).

Remissinstanserna:

Förslagen har i stort bedömts positivt av flertalet remissinstanser. Erinringar har dock anförts i en del fall.

I fråga om de föreslagna *minimi-* resp. *maximitiderna* föreligger sålunda erinringar från några instanser.

Sålunda framhåller *regeringsrätten* att en så kort återkallelsetid som en eller två månader allvarligt kan undergräva respekten för körkortsingripanden och leda till att återkallelsetiderna sjunker överlag till en så låg nivå att hela reaktionssystemet mister mycket av sin betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. *Kammarrätten i Göteborg* är tveksam till om en så kort återkallelsetid som en månad är meningsfull och ifrågasätter också om det kan anses nödvändigt med möjlighet till så lång spärrtid som fem år. Möjlighet bör också finnas att underlåta att bestämma körkortsspärr i vissa fall när vederbörande inte har körkort och inte kan få sådant. Även *hovrätten för Nedre Norrland* tvekar i fråga om en så kort återkallelsetid som en månad. *Förvaltningslänsrådets förening* förordar en *minimitid* om två månader och uttalar också att en *maximitid* om tre år för återkallelse i regel bör vara fullt tillräcklig.

Beträffande nyansering av ingripandena och förkortning av de långa återkallelsetiderna har följande anförts.

Följande remissinstanser är *positiva* till förslagen i denna del.

Svea hovrätt tillstyrker men understryker vikten av att skyddssynpunkten inte kommer i bakgrunden vid bestämmande av spärrtidernas längd. *Kammarrätten i Stockholm* instämmer i kommitténs bedömning att de nuvarande återkallelsetiderna i stor utsträckning är för långa. Syftet med återkallelserna torde i allmänhet kunna uppnås med inte oväsentligt kortare tider än som tillämpas nu. *Kammarrätten i Göteborg* godtar kommitténs synpunkter. *Hovrätten för Nedre Norrland* delar kommitténs uppfattning att återkallelsetiderna i nuvarande praxis ofta

är för långa. Tider över två år bör förbehållas allvarliga fall av grov vårdslöshet i trafik och återfall i trafikbrott. *Kriminalvårdsstyrelsen* finner förslaget om starkt nyanserade återkallelsetider tillfredsställande. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhåller betydelsen av ett nyanserat körkortsingripande och av att ingripandet inte skall ha längre varaktighet än som krävs från trafiksäkerhetssynpunkt. *Folksam* finner det vara välbetänkt med sänkta och nyanserade tider för återkallelse. *Förvaltningslänsrådets förening* anser att kommitténs förslag om en körkortsspärr med kort varaktighet bör övervägas som komplement till nuvarande återkallelse. *Svenska kommunförbundet* uttalar att kommitténs förslag om nyansering av återkallelsetiderna väl överensstämmer med förbundets syn på denna fråga. *Sveriges domareförbund* ansluter sig till kommitténs förslag om snabbare och mera nyanserade körkortsingripanden. Förbundet vill emellertid förorda ytterligare möjligheter att nyansera körkortsingripandena.

Följande instanser är a v v a k t a n d e till förslaget.

Länsstyrelsen i Malmöhus län instämmer i princip i kommitténs grundtanke att en person inte bör hindras från att uppträda i trafiken längre tid än han är trafikfarlig. Däremot är länsstyrelsen tveksam till förslaget om att återkallelsetiderna vid svårare trafikbrott skall sättas ned till hälften. Långa återkallelsetider vid främst rattfylleri och rattonykterhet har en starkt preventiv funktion. *Länsstyrelsen i Örebro län* uttalar att återkallelsetiderna nog ofta bör vara kortare än nu men att det är tveksamt om de bör halveras.

Föreningen Sveriges statsåklagare anför att grundförutsättningen för att systemet med korta återkallelsetider skall fungera är en tillfredsställande och intensifierad trafikövervakning för upptäckt av olovliga körningar. *MHF* uttalar att återkallelsetiderna vid rattfylleri och rattonykterhet bör vara tillräckligt långa för att verka avskräckande och att förkortningar i enlighet med förslaget medför ogynnsamma konsekvenser från trafiksäkerhetssynpunkt.

Följande remissinstanser a v s t y r k e r förslaget.

Rikspolisstyrelsen ansluter sig till ett av polisstyrelsen i Göteborgs polisdistrikt avgivet yttrande i vilket anføres, att kommitténs förslag till sänkning av återkallelsetiderna vid svårare trafikbrott är svårförståeligt och dåligt underbyggt. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* befarar att den föreslagna halveringen av nuvarande återkallelsetider skulle leda till avsevärt ökat antal trafikolyckor och medföra en försämring av trafiksäkerheten.

7.4 Körkortsspärrens inverkan på straffet

Kommittén:

Beslutat körkortsspärr skall det men som föraren lider därigenom beaktas när påföljd bestäms för brottet.

Remissinstanserna:

Förslaget har inte uttryckligen kommenterats utöver de synpunkter som kommit till uttryck beträffande nyansering m. m. av dagens praxis.

7.5 Partiell återkallelse

Sveriges domareförbund har i anslutning till kommitténs förslag om nyansering av körkortspraxis tagit upp frågan om partiell återkallelse. Föraren skulle enligt förslaget bli berättigad att under återkallelsetiden föra motorfordon för vissa särskilt angivna syften, t. ex. körning i yrket eller till och från arbetsplatsen. Hur en sådan återkallelse skulle ordnas tekniskt är enligt förbundets mening en sekundär fråga.

8 Förarprov efter återkallelse och indragning**Kommittén:**

Efter indragning resp. återkallelse av körkort skall körkortet återlämnas till föraren utan nytt förarprov om indragnings- resp. spärrtiden har varat högst sex månader. Efter återkallelse skall dock alltid kunna förordnas om teoretiskt förarprov.

Remissinstanserna:

Förslagen har kommenterats endast i ett par remissyttranden.

Beträffande förarprov efter återkallelse (p. g. a. trafikbrott) menar *regeringsrätten* att den föreslagna regeln har fått en alltför kategorisk utformning. Bestämmelserna bör vara utformade så att man kan vägra återlämna körkort utan förarprov när nya omständigheter har inträffat. *Kammarrätten i Göteborg* anser att det föreslagna teoriprovet kan undvaras. *Förvaltningslänsrådets förening* föreslår att tidsgränsen efter körkortsåterkallelse bestäms till tre månader. I fråga om sexmånadersregeln vid körkortsindragning (p. g. a. sjukdom e. d.) uttalar *M* att någon tidsgräns efter vilken ansökan om nytt körkort — med följd att nytt förarprov måste avläggas — skall ske inte torde vara påkallad.

9 Villkorlig återkallelse — varning**Kommittén:**

Återkallelse skall kunna göras villkorlig men med möjlighet att kombinera åtgärden med förbud att föra körkortspliktigt fordon under minst en och högst två månader. Rehabilitering skall ingå som ett frivilligt eller tvångsmässigt led i en villkorlig återkallelse. Den nuvarande varningen skall enligt förslaget slopas. Vid trafiknykterhetsbrott bör villkor-

lig återkallelse inte meddelas den som haft en alkoholhalt i blodet överstigande 1,2 promille.

Remissinstanserna:

Meningarna delar sig beträffande kommitténs förslag. En del instanser anser att institutet villkorlig återkallelse är ett viktigt bidrag till ett mera nyanserat system för körkortsingripande. Andra instanser menar däremot att systemet blir alltför invecklat, särskilt om villkorlig återkallelse skall kunna förenas med viss tids körförbud. Invändningar görs också mot förslaget att villkorlig körkortsåterkallelse i vissa fall skall kunna förekomma vid trafiknykterhetsbrott.

Följande remissinstanser tillstyrker i princip förslaget om villkorlig återkallelse av körkort.

Högsta domstolen finner det tillfredsställande att körkortsåterkallelse kan göras villkorlig men anmärker att möjligheten att meddela körkorts-havaren förbud att under viss kortare tid föra körkortspliktigt fordon är diskutabel. Ej önskvärda sociala verkningar av återkallelsen kan då inträda på i princip samma sätt som vid ovillkorlig återkallelse. *Riksåklagaren* menar att villkorlig återkallelse torde vara mera verkningsfull än den nuvarande varningen och påpekar att institutet står i överensstämmelse med Europarådsresolutionen av år 1971 angående körkortsingripanden. *Domstolsväsendets organisationsnämnd* anser att institutet villkorlig återkallelse i förening med det föreslagna pricksystemet torde innebära en effektivisering av samhällsreaktionerna mot de flesta trafikbrotten. *Länsstyrelsen i Stockholms län* tillstyrker också villkorlig körkortsåterkallelse, dock med viss tveksamhet beträffande effekten av de kortvariga körförbud som återkallelsena skall kunna förenas med enligt förslaget. *Länsstyrelsen i Örebro län* tillstyrker förslaget om villkorlig körkortsåterkallelse samtidigt som länsstyrelsen framhåller att varningsinstitutet kan behållas vid sidan av det föreslagna institutet. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* tillstyrker förslaget. *Föreningen Sveriges åklagare* uttalar att villkorlig körkortsåterkallelse innebär en allvarlig varning. Institutet måste finnas för att ge möjlighet till en nyanserad körkortspåföljd. *Förvaltningslänsrådets förening* uttalar att kommitténs förslag beträffande villkorlig körkortsåterkallelse och körförbud i huvudsak synes böra godtas. *Svenska försäkringsbolags riksförbund* biträder också förslaget. *Svenska polisförbundet* bedömer kommitténs förslag som positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. *Sveriges domareförbund* tillstyrker i det väsentliga förslaget om villkorlig körkortsåterkallelse men anser att körkortsingripandena över huvud taget bör nyanseras i större utsträckning än vad kommittén har föreslagit.

Statens trafiksäkerhetsverk och *Svenska transportarbetareförbundet* har ingen principiell invändning mot kommitténs förslag angående villkorlig körkortsåterkallelse men motsätter sig att sådan återkallelse skall

kunna ske vid så hög alkoholhalt i förarens blod som 1,2 promille. Gränsen bör i stället enligt deras mening dras vid 0,8 promille. *MHF* delar också denna uppfattning beträffande trafiknykterhetsbrott.

I princip samma synpunkter på villkorlig körkortsåterkallelse vid nämnda slag av brott har anförts av *Svea hovrätt* och *Göta hovrätt*.

Länsstyrelsen i Västerbottens län finner förslaget om villkorlig körkortsåterkallelse intressant och att det bör bearbetas vidare.

Andra remissinstanser är mera tveksamma till förslaget.

Göta hovrätt ifrågasätter om inte nuvarande praxis med återkallelse, möjligen med något kortare återkallelsetider, bör behållas — bl. a. vid rattonykterhet. Det kortvariga körförbud som enligt förslaget skall kunna meddelas vid villkorlig återkallelse medför i princip samma sociala konsekvenser som ovillkorlig återkallelse. En skala med reaktionsformerna villkorlig återkallelse, villkorlig återkallelse med körförbud och ovillkorlig återkallelse kan medföra oenhetlighet i rättspraxis. Hovrätten ifrågasätter därför om villkorlig återkallelse är att föredra framför varning. Sådan bör kunna förenas med föreskrifter om rehabilitering. *NTF*, som behandlar villkorlig återkallelse i samband med kommitténs förslag angående rehabiliteringsåtgärder över huvud taget, anser att ytterligare överväganden och överarbetningar av frågeställningarna behövs.

Följande remissinstanser avstyrker villkorlig återkallelse.

Regeringsrätten ifrågasätter om det verkligen finns behov av att bygga ut reaktionssystemet med villkorlig återkallelse. Respekten för körkortsingripanden skulle på ett olyckligt sätt kunna minska. Beträffande varning ifrågasätter regeringsrätten om den har någon egentlig uppgift att fylla vid sidan av ett utbyggt pricksystem. *Svea hovrätt* diskuterar utförligt den villkorliga återkallelsen och anser att förslaget går för långt från trafiksäkerhetssynpunkt beträffande särskilt möjligheterna att meddela villkorlig återkallelse vid trafiknykterhet. En mer generell tillämpning av villkorlig återkallelse torde vara ägnad att stimulera till ökat "promilletänkande". Huvudregeln bör vara ovillkorlig återkallelse vid trafiknykterhet. Hovrätten är emellertid inte avvisande till att ovillkorlig återkallelse underlåts i något större utsträckning än vad som hittills har varit fallet beträffande varning, alltså en undantagsbestämmelse som gäller även om alkoholhalten har överstigit 0,8 promille. Detta bör ske inom ramen för ett pricksystem som är annorlunda uppbyggt än vad kommittén har föreslagit. Villkorlig återkallelse bör inte införas. *Hovrätten för Nedre Norrland* befarar att den uppmjukning av körkortsingripandet som villkorlig återkallelse skulle innebära allvarligt kan äventyra strävandena att låta ingripandet bli ett effektivt medel att bekämpa trafikbrotten. *Kammarrätten i Stockholm* framhåller bl. a. att den villkorliga körkortsåterkallelsen förutsätter tillsyn och övervakning som det inte synes realistiskt att räkna med. Varningsinstitutet bör behållas och

utnyttjas bättre med en tillämpning som inte är schematisk utan med anknytning till körkortshavarens individuella förhållanden. Varningsinstitutet bör över huvud taget göras mer nyanserat än vad som nu är fallet. *Kammarrätten i Göteborg* betvivlar att det invecklade och resurskrävande systemet med villkorlig återkallelse är effektivare än varningsinstitutet, som bör behållas. *Kriminalvårdsstyrelsen* menar också att systemet med den villkorliga återkallelsen torde vara mera invecklat och kostsamt än som är ändamålsenligt från trafiksäkerhetssynpunkt. Praktiska skäl talar mot en långtgående individualisering av påföljderna för trafiköverträdelser. Med hänsyn till den starka nyansering av återkallelsetiderna som kommittén har föreslagit synes behovet av villkorlig körkortsåterkallelse inte vara så stort. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* menar att kommittén utan tillräcklig grund har dömt ut det nuvarande varningsinstitutet. Genom ett med hänsyn till det enskilda fallet avpassat innehåll torde den positiva effekten av varning kunna öka. *Länsstyrelsen i Uppsala län* uttalar i anslutning till pricksystemet att varningen bör ha kvar sin karaktär av villkorlig återkallelse.

10 Pricksystem

Kommittén:

Kommittén föreslår ett pricksystem för att dels erinra trafikanterna om följderna av fortsatt trafikbrottslighet, dels välja ut sådana förare som på grund av upprepad brottslighet måste uppmärksammas närmare. Systemet avses öka trafiksäkerheten och rättssäkerheten samt möjliggöra rationellare handlägningsformer, bl. a. genom att datatekniken kan användas.

Remissinstanserna:

Ett stort antal remissinstanser har yttrat sig över förslaget i denna del. Många finner det intressant och tillstyrker systemet åtminstone i princip. Andra är mera tveksamma och ett fåtal avstyrker förslaget. Genomgående karakteriseras yttrandena — även de till förslaget positiva — av försiktighet i ställningstagandet, och man varnar för risken av ökad byråkratisering. Flera remissinstanser önskar ytterligare utredning.

Förslaget t i l l s t y r k s av följande instanser.

Regeringsrätten anser det värdefullt att körkortshavarna genom pricksystemet påtagligt erinras om följderna av fortsatta trafikförseelser. Systemet kommer säkerligen också att medverka till större enhetlighet i praxis. Å andra sidan riskeras en schablonartad tillämpning. Hänsyn måste tas till trafikfarligheten i det enskilda fallet, och en nyanserad bedömning måste ske. Åtskilliga organisatoriska och administrativa frågor aktualiseras. Även om regeringsrätten sålunda är positiv till förslaget,

kritiserar domstolen vissa enskildheter i den uppläggning av systemet som har presenterats. *Riksåklagaren* erinrar om att pricksystem finns i ett flertal länder — bl. a. i USA, Japan och Västtyskland — och att erfarenheterna synes goda. *Hovrätten för Nedre Norrland* finner pricksystemet vara en betydelsefull nyhet. *Domstolsväsendets organisationsnämnd* anser att systemet kan effektivisera samhällsreaktionerna mot trafikbrott. *Statens trafiksäkerhetsverk* biträder förslaget om pricksystem och fäster störst avseende vid den pedagogiska effekten. Utsikterna till framgång med systemet blir dock beroende av informationsinsatserna. Verket hyser å andra sidan farhågor för att pricksystemet genom långt gående schablonisering inte får den nödvändiga förankringen i allmänhetens rättsmedvetande. Pricktabeln behöver överarbetas, och värderingarna där av de olika förseelserna bör bringas i överensstämmelse med bötesskalan vid ordningsbot. Även *riksrevisionsverket* anser att prickkatalogen noggrant bör ses över och nyanseras. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller att man med ett pricksystem skapar förutsättningar för ett enklare och mera rationellt handläggningssystem. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* poängterar att de avvägningar som skall ligga till grund för pricktabeln måste ske med största omsorg. Systemet kan genomföras bättre inom ramen för länsrätts handläggning än allmän domstols handläggning. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att ett pricksystem har flera fördelar och att det skulle gå utmärkt att kombinera systemet med handläggning i länsrätt vid upprepad trafikbrottslighet. Ett stelbent byråkratiskt system måste undvikas. *Länsstyrelsen i Uppsala län* finner pricksystemet välkommet för att på ett tidigare stadium än vad som nu sker påminna körkortshavarna om bättre trafikbeteende. Denna påminnelse bör dock inte ersätta varningen, som bör ha kvar sin karaktär av villkorlig återkallelse. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* påpekar också att ett pricksystem utmärkt lämpar sig för handläggning i länsrätten. Dessutom möjliggör det en långt gående avkriminalisering av vårdslöshetsbrott i trafiken. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anser att pricksystemet lätt kan inpassas i det nuvarande omprövningssystemet. Det måste emellertid relateras till gällande rättstillämpning, och det torde ta åtminstone ett par år att få fram ett poängsystem. *Föreningen Sveriges åklagare* menar att pricksystemet ger möjlighet till ökad effektivitet och rättssäkerhet. Förslaget synes dock i vissa avseenden tungrott och upplagt så att det kan leda till byråkratisering. Möjligheterna till åtalsunderlåtelse beträffande trafikbrott som sammanträffar med annan grövre brottslighet minskas också, vilket kan leda till ökad arbetsbelastning på domstolar och åklagare. Systemet kan dessutom kräva utförligare utredningar av polisen. *Föreningen Sveriges statsåklagare* är positiv till ett pricksystem men ifrågasätter om inte en viss pricknivå bör leda till automatisk körkortsindragning. *Förvaltningslänsrådets förening* menar att främst pedagogiska skäl talar för pricksystemet. Genomförandet

av systemet måste emellertid föregås av en analys av nuvarande praxis. Körkortsvarningen bör bibehållas men mera än vad som sker i dag anpassas till de individuella fallen. *KAK* välkomnar pricksystemet men anser att man också bör ha "plusprickar", t. ex. för personer som har kört långa sträckor under en följd av år utan anmärkning. *LO* betonar bl. a. systemets pedagogiska förtjänster. *M* ställer sig i princip positivt till förslaget men betonar angelägenheten av att man undviker ett stelbent system. *M* menar också att man bör avkriminalisera de trafikförseelser som skall föranleda prickbelastning och körkortsreaktion. *NTF* ansluter sig till principen om ett pricksystem men betonar att kommitténs förslag inte kan läggas till grund för lagstiftning. Olika delfrågor måste utredas ytterligare. *Svenska kommunförbundet* menar att pricksystemet rätt använt bör kunna bidra till en bättre efterlevnad av trafikreglerna. *Svenska polisförbundet* anser att den föreslagna pricktabellen måste ses över, innan den kan läggas till grund för lagstiftning. En förutsättning för att pricksystemet skall leda till resultat är att körkortshavarna får god information om det. *SACO* tillstyrker förslaget men befarar att systemet kan minska i effektivitet genom att arbetsbelastningen hos de inkopplade organen blir alltför stor. Mot denna bakgrund finns det enligt *SACO*:s mening anledning överväga om inte en viss pricknivå automatiskt bör medföra förlust av körkortet. *Sveriges domareförbund* anser pricksystemet vara ett viktigt moment i strävandena att nyansera körkortsingripandena. Förbundet betonar vikten av information till körkortshavarna.

Några remissinstanser — *högsta domstolen*, *Svea hovrätt* och *Föreningen Sveriges åklagare* — anser att pricksystemet bör tillämpas även på personer som saknar körkort. *Svea hovrätt* framhåller också att prickbelastning vid viss nivå automatiskt bör leda till körkortsspärr. Handläggningen förenklas därigenom. Å andra sidan måste enligt hovrätten prickbelastning kunna undvikas vid vissa intressekollisioner, t. ex. vid hastighetsöverträdelser av läkare eller veterinär i brådskande tjänsteutövning.

En speciell aspekt på pricksystemet — som främst gäller ansvarsfördelningen mellan arbetsgivare (fordonsägare), arbetsledare och arbetstagare (yrkeschaufförer) i yrkesmässig trafik — tas upp av de berörda fackorganisationerna, dvs. *Biltrafikens arbetsgivareförbund*, *Svenska transportarbetareförbundet*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *TCO*. Dessa organisationer tillstyrker i princip att ett pricksystem införs. Arbetsgivarna menar emellertid att pricksystemet kan leda till orimliga konsekvenser för dem. Arbetstagarna befarar å sin sida motsvarande konsekvenser för sin del. *TCO* menar att den överflyttning av ägaransvaret på arbetsledare som kan ske enligt vägtrafiklagstiftningen missgynnar nämnda kategori i fråga om prickbelastning. Instanserna

förutsätter att förslaget utreds ytterligare, innan det läggs till grund för lagstiftning.

Beträffande den administrativa uppläggningsen m. m. av pricksystemet framhålls av *samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet och bilregisternämnden* att prickarna bör registreras inom RI-systemet och inte som kommittén har föreslagit i körkortsregistret. Systemtekniska hinder föreligger emellertid inte för vare sig den ena eller andra lösningen. Tidsåtgång och kostnader för de ändringar i systemen som behövs kan inte överblickas nu. *Statskontoret* förklarar sig berett att medverka till pricksystemets praktiska genomförande och pekar också på sekretessproblemen.

Följande remissinstanser är tveksamma till förslaget om pricksystem.

Göta hovrätt finner det svårt att förutse de trafiksäkerhetsfrämjande effekterna av systemet. Risk föreligger att det kan uppfattas som stereotyp och orättvist. Erfarenheterna av övriga föreslagna åtgärder bör avvägas innan systemet införs. *Kammarrätten i Stockholm* menar att systemet blir resurs- och kostnadskrävande. Motsvarande medel bör användas för annat trafiksäkerhetsarbete, t. ex. bättre trafikövervakning. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* är inte övertygad om att systemet skall få de önskade effekterna. Det synes också vara alltför tillkrånglat och stelt uppbyggt. Ytterligare överväganden krävs. *MHF* anser det tveksamt om pricksystemet medför en bättre trafiksäkerhetsfrämjande effekt än nuvarande system. Förslaget till pricklista är ohållbart. *MHF* förordar att frågan utreds ytterligare. *Länsstyrelsen i Stockholms län* befarar att systemet skall medföra alltför stor schablonisering. Det kan leda till att domar överklagas och godkännande av strafförelägganden vägras i högre grad än nu. I stället bör övervägas ett system där körkortshavarna i samband med registreringen av trafikförseelser får en underrättelse om sin samlade belastning och i samband därmed information om riskerna för körkortsåtgärder vid fortsatta upprepade förseelser.

Följande remissinstanser avstyrker förslaget om pricksystem.

Kammarrätten i Göteborg anser att ett varningsinstitut av i stort sett nuvarande slag men mera frekvent tillämpat än det nuvarande är att föredra framför det föreslagna pricksystemet. *Rikspolisstyrelsen* är inne på liknande tankegångar och menar att samma positiva effekt som förslaget syftar till synes kunna uppnås med en nyanserad tillämpning av reglerna om återkallelse och varning och genom möjligheterna att förelägga körkortshavare att komma in med läkarintyg eller kompetensbevis. *Kriminalvårdsstyrelsen* ifrågasätter om inte systemet blir alltför omfattande och resurskrävande jämfört med de vinster som kan förväntas från trafiksäkerhetssynpunkt. Styrelsen avstyrker att ett pricksystem inför, i vart fall med den utformning som kommittén har föreslagit.

11 Återanpassning

Kommittén:

Rehabiliterande åtgärder — t. ex. undervisning eller gruppsamtal — bör användas som behandlingsform vid trafikbrott och knyts till den villkorliga återkallelsen. Samtidigt föreslår kommittén att trafikundervisning skall meddelas i fångvårdsanstalter, ungdomsvårdsskolor etc. Trafikkonsulenterna skall medverka i rehabiliteringsåtgärderna. Den som har genomgått kurs skall i vissa fall kunna få spärrtid nedsatt med högst en månad.

Remissinstanserna:

Meningarna om rehabiliteringsverksamheten är delade. Även en del av de instanser som i princip är positivt inställda är osäkra beträffande de effekter som kan nås.

Följande instanser t i l l s t y r k e r i princip förslaget.

Socialstyrelsen finner det angeläget att ett institut tillskapas för rehabilitering av personer som har begått trafikbrott. Medicinsk undersökning bör ingå. Enligt socialstyrelsens mening kan det inte vara fråga om antingen straff eller rehabilitering utan bådadera. Styrelsen anser det också viktigt att man inte försitter möjligheterna till trafikutbildning vid anstaltsvistelse. *Statens trafiksäkerhetsverk* erinrar inledningsvis om att de försök med förarrehabilitering som har gjorts i USA inte synes ge några säkra slutsatser om effekterna av en sådan verksamhet. Verket ställer sig emellertid positivt till tanken att använda utbildning som behandlingsform i de fall där detta kan bedömas lämpligt. Verket framhåller vikten av att en differentiering av kursinnehållet kommer till stånd. Den förhållandevis stora grupp av förare som medvetet åsidosätter bestämmelser vars innebörd det inte kan råda någon tvekan om (hastighetsbegränsning, rött ljus o. d.) påverkas inte av kunskaps- eller färdighetsinriktad kurs. Här måste i stället åtgärder sättas in för att söka påverka vederbörandes attityd till trafikreglerna. Enligt verkets mening är det uppenbart att såväl diagnos- som åtgärdssystemet måste ges viss tid att utvecklas, eftersom det saknas praktisk erfarenhet att bygga på. Ett omfattande utredningsarbete fordras härvidlag. Viss genomgången kurs bör på förslaget sätt kunna medföra ändring av påföljden. *Riksrättsverket* finner att det från trafiksäkerhetssynpunkt är angeläget att bygga in ett ökat inslag av rehabilitering och positiv återkoppling (inläring) i processen/påföljdssystemet. *Länsstyrelsen i Örebro län* uttalar att rehabilitering och vidareutbildning av bilförare och andra trafikanter bör få större utrymme än nu i samhällets reaktion på felaktiga beteenden i trafiken. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* menar att även rehabiliterande åtgärder — med tanke på körkortsåterkallelsernas

många gånger stora sociala betydelse — torde kunna vara till stort gagn. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller att ökad kunskap hos den enskilde alltid ger bättre grund för rationella överväganden i kritiska situationer. Det finns emellertid alltid människor som "vill annorlunda" och tar större risker. De föreslagna trafikkonsulenterna torde få stor betydelse för undervisningen. *LO* finner tanken på utbildning som inslag i ett påföljdssystem intresseväckande. Uppslagets värde beror på möjligheterna att diagnosticera det felaktiga trafikbeteendet och utforma utbildningen med hänsyn till individen. Vidare kan ifrågasättas om utbildning är ett adekvat medel mot den inte ringa grupp av bilister som medvetet underlåter att följa trafikreglerna. *NTF* tillstyrker i princip kommitténs förslag om att straff för trafikbrott kombineras med rehabiliteringsåtgärder men anser likväl att förslaget inte kan genomföras utan ytterligare överväganden och överarbetningar. Genom de föreslagna rehabiliteringsåtgärderna kan man endast i ringa utsträckning påverka den totala trafiksäkerhetsbilden. Frågan om rehabilitering av trafikbrottslingar kan inte lösas fristående från förarutbildningen i övrigt och inte heller med bortseende från det frivilliga fortbildningsarbetet. En försöksverksamhet förordas. *Sveriges trafikskolors riksförbund* anser det rimligt att undervisning och information blir en behandlingsform vid trafikbrott. Nya och kostnadskrävande institut behöver emellertid inte tillskapas, eftersom trafikskolorna är rustade att bedriva denna verksamhet.

Följande remissinstanser är t v e k s a m m a till förslaget.

Svea hovrätt menar att kommittén inte tillräckligt har beaktat att det beträffande t. ex. alkoholmissbrukare i första hand gäller att ge vederbörande insikt om hans besvär och göra honom motiverad att ändra sina vanor och att det ofta nog kan bli fråga om en långvarig, av återfall avbruten, vård och behandling i förening med sociala stödåtgärder. Kommitténs uttalande att det torde kunna ses som lockande för föraren att frivilligt delta i vårdarbetet och därigenom öka sina möjligheter att få en positiv prognos anses därför av hovrätten sakna generell giltighet och under alla omständigheter innebära en underskattning av problemen ur trafiksäkerhetssynpunkt. Hovrätten vill emellertid inte bestrida, att det från rehabiliteringssynpunkt kan vara angeläget att om möjligt koppla samman körkortsfrågan med nykterhetsvårdande behandling. En framkomlig väg synes vara att genomföra ett mera nyanserat påföljdssystem med nykterhetsvårdande behandling i enlighet med trafiknykterhetsbrottskommitténs förslag i *SOU 1970: 61*. *Hovrätten för Nedre Norrland*, som har avstyrkt förslag om villkorlig körkortsåterkallelse, uttalar att den därmed inte vill förringa betydelsen av rehabiliterande åtgärder. Dessa bör emellertid sättas in i ett tidigare skede och vidtas inom ramen för pricksystemet. *Kriminalvårdsstyrelsen* ifrågasätter om inte kommittén har överskattat värdet av trafikrehabilitering i det enskilda fallet.

Länsstyrelsen i Uppsala län instämmer i att det är en stor brist i det nuvarande systemet att det i samband med varningen inte görs något försök att genom rehabilitering eller på annat sätt förhindra återkallelsen. Länsstyrelsen tror att de muntliga förhandlingar som numera i allt större utsträckning hålls inför länsrätten betyder åtskilligt för förståelsen av varningsåtgärden. En utveckling på denna linje är önskvärd. Den kan kompletteras med kallelse till länsstyrelsen för samtal med länsstyrelsetjänsteman eller eventuellt konsulent enligt de riktlinjer som kommittén har dragit upp. *MHF* pekar på den stora roll som trafiknykterhetsbrott och fylleriförseelser spelar vid körkortsåterkallelserna. Det största behovet är enligt förbundets mening nykterhetsvård, och denna bör äga rum inom ramen för den officiella kommunala nykterhetsvården. Vidare framhåller förbundet att särskilda program för utbildning och kontroll av förare som skall kvalificera sig för nytt körkort efter återkallelse *f. n.* saknas. Det bör därför ses som en angelägen uppgift för trafiksäkerhetsverket att utarbeta sådana program. Förbundet betonar också möjligheterna att i arbetet utnyttja frivilligorganisationerna. *Förvaltningslänsrådets förening* anser att kommittén har gått för långt i omsorgerna om körkortshavarna. Föreningen förordar en försöksverksamhet inom ett begränsat område med stark trafikintensitet.

12 Underlåtelse av körkortsingripande, m. m.

Kommittén:

Återkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott bör kunna underlåtas, om körningen har avsett kort flyttning av fordon på gård, parkeringsplats etc.

Spärrtid som överstiger två år bör kunna sättas ned när tvåårsperioden har gått till ända och särskilda skäl föranleder nedsättning.

Remissinstanserna:

Förslagen har i allmänhet inte kommenterats.

Förvaltningslänsrådets förening menar att möjlighet till omprövning redan efter ett års spärrtid bör finnas.

13 Behörighet att föra taxi

Kommittén:

För rätt att föra personbil eller lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran bör införas ett särskilt behörighetskrav. Droskföraryrket bör inte få utövas av person beträffande vilken det finns skäl anta att risk föreligger att han skall utsätta passagerare för angrepp mot liv eller hälsa eller för sedlighetsbrott.

Remissinstanserna:

Förslaget har berörts endast av ett fåtal remissinstanser.

NTF tillstyrker förslaget.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att det måste vara ytterst vanskligt att utreda om risk föreligger att föraren skall utsätta sina passagerare för sådana angrepp som kommittén har angivit. Det bör ligga i droskägarens intresse att anställa personal som är pålitlig och lämplig för uppgiften. *LO* finner de skäl som kommittén har utvecklat i fråga om särskilda behörighetskrav för droskförare vara anmärkningsvärda. Lämplighetsprövningen för droskföraryrket måste ske på samma sätt som på arbetsmarknaden i övrigt, dvs. i form av anställningsintervjuer och referenskontroll. *Svenska transportarbetareförbundet* anför liknande synpunkter som *LO*.

14 Handläggningen av frågor om körkortsingripande**14.1 Körkortsingripande genom strafföreläggande****Kommittén:**

Kommittén föreslår att i strafföreläggande skall kunna tas upp körkortsåterkallelse i kombination med en körkortsspärr om högst tre månader.

Remissinstanserna:

Flertalet remissinstanser som har yttrat sig i denna del avstyrker förslaget.

Följande remissinstanser som tillstyrker förslaget anför.

Riksåklagaren anser inte — i motsats till vad som har anförts av vissa åklagarmyndigheter som han har hört — hinder föreligga att medge åklagare möjlighet att i strafföreläggande föreskriva viss kortare tids återkallelse. Körkortsåterkallelse genom strafföreläggande torde — anmärker riksåklagaren — inte få betydelse annat än i de fall där den misstänkte underkastar sig återkallelsen. *Kammarrätten i Göteborg* menar att även varning bör kunna tas upp i strafföreläggande. *Domstolsväsendets organisationsnämnd* erinrar om att den för några år sedan införda möjligheten att utfärda strafföreläggande i mål om vårdslöshet i trafik har medfört en minskning av antalet trafikmål vid tingsrätterna. Förklaringen härtill torde vara att den som får strafföreläggande får klart för sig den ifrågasatta påföljden och därmed vågar underkasta sig denna. Det skulle vara av ännu större värde om han då också finge veta om körkortsingripande ifrågasätts. Det synes sannolikt att den föreslagna ändringen i institutet strafföreläggande är ägnad att minska antalet trafikmål vid allmän domstol. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* uttalar att med de begränsningar för användande av strafföreläggande och de

regler i övrigt för handläggningen som kommittén har föreslagit och med beaktande även av att föreläggande får rättsverkningar mot den enskilde efter godkännande bör kravet på rättssäkerhet vara tillgodosett.

Föreningen Sveriges statsåklagare och Föreningen Sveriges åklagare har — utan att närmare behandla frågan — inte gjort någon invändning mot förslaget.

Följande remissinstanser intar en **a v v a k t a n d e** hållning eller **a v s t y r k e r** förslaget.

Regeringsrätten avvisar förslaget redan på den grund att rätten inte kan tillstyrka att minimitiden för körkortsåterkallelse sätts under tre månader. Även bortsett härifrån finner regeringsrätten det mycket tveksamt om man kan acceptera tanken att körkortsåterkallelse läggs hos en myndighet som redan på förhand är låst vid en maximitid av tre månader. Vidare hänvisar regeringsrätten till sin inställning i fråga om handläggningen av körkortsingripanden i anledning av upprepade trafikbrott. Det ligger en stor fara i att systemet skulle leda till schablonartad bedömning och att ett av syftena med den av kommittén föreslagna körkortsreformen — en nyanserad bedömning — inte kommer att uppnås. *Göta hovrätt* avstyrker förslaget under erinran om att det inte är lämpligt att handlägga frågor om så allvarliga reaktioner som även en kort tids förlust av körkort ofta innebär i strafföreläggandets summariska form. Hovrätten erinrar också om att enligt förslaget skall medverkan av nämnd vara obligatorisk i alla mål om körkortsåterkallelse vid domstol. *Kammarrätten i Stockholm* befarar att man i betydande omfattning kommer att vägra godkännande av strafföreläggande som innefattar körkortsåterkallelse. *Rikspolisstyrelsen* hänvisar till ett av länspolischefen i Hallands län avgivet yttrande i vilket uttalas att systemet med körkortsåterkallelse i strafföreläggande kommer att ge utrymme för ojämnhet i rättstillämpningen och att risken för rättsotrygghet är uppenbar. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att det föreslagna systemet innebär ett steg tillbaka sedan man genom länsrätterna har tillgodosett välmotiverade krav på lekmannainflytande och rättssäkert processuellt förfarande. Sannolikt skulle man i flertalet fall vägra godkänna strafföreläggande som upptar körkortsåterkallelse. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att det från rättssäkerhetssynpunkt innebär en försämring om förslaget genomförs, i all synnerhet som det också innebär att körkortsåterkallelse på tid över tre månader regelmässigt skall ske med nämnd och med personlig inställelse. Man måste räkna med att systemet kommer att leda till att antalet strafförelägganden avsevärt minskar. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser det inte tilltalande från rättssäkerhetssynpunkt att körkortsfrågor handläggs genom strafförelägganden. Utredning om körkortshavarens sociala situation och personliga förhållanden kan inte ske. Körkortshavarens möjligheter att argumentera och lägga fram sina synpunkter blir också mycket begränsade. *Länsstyrelsen*

i Norrbottens län framför motsvarande synpunkter. *Folksam* anför att även en körkortsåterkallelse på mindre än tre månader kan vara av avgörande social betydelse för den enskilde. Det kan finnas risk för att strafföreläggandet uppfattas som ett beslut som måste accepteras. *Svenska lokaltrafikföreningen* betonar att följderna av en körkortsåterkallelse — särskilt för yrkesförare — blir så allvarliga att det bör prövas om en sådan åtgärd inte alltid bör föregås av domstolsförhandling, där möjlighet ges till en helhetsbedömning av de sociala och ekonomiska konsekvenserna. *Sveriges domareförbund* betonar att körkortsfrågan inte bör avgöras utan betryggande rättssäkerhetsgarantier.

14.2 Allmän domstol eller förvaltningsdomstol

Kommittén:

Allmän domstol bör avgöra körkortsfrågan i anledning av trafikbrott. För denna ståndpunkt talar en rad skäl, såsom trafiksäkerhetssynpunkter, rättssäkerhetssynpunkter och kostnadsskäl.

Remissinstanserna:

Nästan alla remissinstanser har yttrat sig över förslaget i denna del. De som tillstyrker förslaget betonar bl. a. trafiksäkerhetssynpunkterna och den rationellare ordning för handläggningen som skapas genom att frågorna om straff resp. körkort handläggs samtidigt. Det bör dock anmärkas att det till några tillstyrkande yttranden har fogats reservationer, vari ett bibehållande av nuvarande ordning förordas. De remissinstanser som avstyrker överflyttning åberopar bl. a. att kommitténs överväganden grundar sig på förhållanden som rådde innan länsrättsorganisationen tillskapades den 1 juli 1971 och att utrymme finns för förbättringar inom det nuvarande systemet. De avstyrkande instanserna är överlag kritiska eller skeptiska till kommitténs kostnadsberäkningar.

Förslaget tillstyrks av bl. a. *högsta domstolen*, *riksåklagaren*, *Svea hovrätt*, *Göta hovrätt*, *hovrätten för Nedre Norrland*, *kammarrätten i Göteborg*, *domstolsväsendets organisationsnämnd*, *statens trafiksäkerhetsverk*, *statskontoret*, *riksrevisionsverket*, *Föreningen Sveriges åklagare*, *Föreningen Sveriges statsåklagare*, *Föreningen jurister vid Sveriges allmänna advokatbyråer*, *KAK*, *LO*, *NTF*, *Svenska kommunförbundet*, *Sveriges advokatsamfund*, *Sveriges domareförbund*, *Sveriges trafikskolors riksförbund* och *TCO*.

Några instanser intar en avvakta nde hållning eller anför reservationer. Det gäller *kriminalvårdsstyrelsen*, *socialstyrelsen* och *SACO*.

Regeringsrätten förordar överflyttning av vissa mål om återkallelse i anledning av grövre trafikbrott men däremot inte mål där fråga är om upprepad trafikbrottslighet.

M uttalar sig för avkriminalisering av olika trafikförscelser och anser, att om sådan kommer till stånd, bör körkortsmål i anledning av trafiköverträdelser behållas vid länsrätt. Vid oförändrad kriminalisering tillstyrker M förslaget.

Förslaget avstyrs av kammarrätten i Stockholm, rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms län, Uppsala län, Jönköpings län, Göteborgs och Bohus län, Örebro län, Västerbottens län och Norrbottens län, länsstyrelsernas organisationsnämnd, Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges polismästare, Förvaltningslänsrådets förening, MHF, Svenska polisförbundet och Svenska transportarbetareförbundet.

De tillstyrkande instanserna anför.

Högsta domstolen erinrar om att det — såsom kommittén har framhållit — varken praktiskt eller principiellt torde vara möjligt att skilja de synpunkter som ligger till grund för strafflagstiftningen från de grunder som avgör körkortsfrågan. Redan av denna ståndpunkt — som domstolen godtar — följer att frågor om körkortsåterkallelse bör flyttas över till allmän domstol. Reformen medför också betydande praktiska fördelar.

Riksåklagaren anser att kommittén har anfört övertygande argument för överflyttning. Genom handläggning vid allmän domstol i samband med straffmätningen ges möjlighet att nyansera samhällsreaktionen. Svea hovrätt betonar också att det varken praktiskt eller principiellt är möjligt att skilja de synpunkter som ligger till grund för strafflagstiftningen från de grunder efter vilka körkortsfrågan avgörs. Hovrätten framhåller vidare att överflyttningen till allmän domstol möjliggör en snabbare handläggning av körkortsfrågan än enligt nu gällande ordning. Göta hovrätt uttalar bl. a. att sedan länsrätterna numera har övertagit körkorts målen har de tidigare argumenten för överflyttning till allmän domstol av körkortsåterkallelser i anledning av trafikbrott försvagats något. Emellertid står alltjämt de starkaste skälen kvar för en sådan överflyttning. Hovrätten för Nedre Norrland anser att övervägande skäl talar för kommittéförslaget och understryker särskilt de fördelar från rättssäkerhetssynpunkt som en samtidig handläggning av straff och körkortsfråga innebär. Kammarrätten i Göteborg uttalar att körkortsfrågan bör behandlas i samband med att trafikbrottet beivras. Domstolsväsendets organisationsnämnd anför att de allra flesta åtgärder som beslutas i fråga om körkort har sin grund i att innehavaren gjort sig skyldig till trafikbrott. Trafiksäkerhetsintressena skulle bättre än f. n. kunna iakttas om körkortsfrågan avgjordes i samband med strafföreläggande eller dom. Avsevärda kostnadsbesparingar för såväl staten som den enskilde kan göras genom en överflyttning. Nämnden betonar också värdet av den samlade bedömningen av samhällsreaktionen. Vidare framhåller nämnden att kommittén visserligen i fråga om de allmänna domstolarna

har underskattat den ökning av arbetsbördan som ett genomförande av förslaget innebär men att arbetssituationen vid domstolarna — bortsett från ett och annat undantag — är sådan att de utan personalförstärkningar torde kunna ta på sig de uppgifter som kommittén har tänkt sig. *Statens trafiksäkerhetsverk* betonar att ett av de mera avgörande skälen för verkets tillstyrkande av överflyttningen är frågans betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Det är orimligt att personer som utgör påtagliga trafikrisker tas ur trafiken först lång tid efter det att de har visat sin farlighet. *Statskontoret* erinrar om att det i tidigare sammanhang har tillstyrkt överflyttning av körkortsfrågorna till allmän domstol och anser att kommitténs undersökningar och överväganden väl styrker den av verket hävdade uppfattningen. *Riksrevisionsverket* pekar på behovet av en förkortning av den nuvarande relativt långdragna handläggningen i två processer. Kommittén har emellertid enligt verkets mening förbisett den tidsutdräkt som kan följa av överklaganden av körkortsfrågor i samband med brottmålsprocessen. Detta kan innebära större nackdelar och kostnader för den enskilde än nuvarande relativt snabba besvärordning med skriftlig handläggning av körkortsfrågan. Tidsvinsten torde i vart fall inte bli generell, och kostnadmässigt torde förslaget ofta medföra försämringar vid besvär. Beträffande risken för minskad enhetlighet framhåller verket att det är enhetlighet i den "totala" bedömningen av straff och körkortsfråga som bör eftersträvas och att sådan enhetlighet torde vara lättare att uppnå i en samordnad process än i nuvarande system. Vid sammanvägning av de delvis motstridiga bedömningarna anser verket övervägande skäl tala för förslaget. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* åberopar flera omständigheter till stöd för förslaget. Straffpåföljd och körkortsingripande samordnas. Domstolen kan skaffa sig en klar bild av händelseförloppet och körkortshavarens uppträdande i trafiken. Det blir ett tvåpartsförhållande. Inte oväsentliga kostnadsbesparingar görs för det allmänna. Större rättssäkerhet uppnås. En betydande minoritet förordar emellertid att nuvarande ordning bibehålls. *Folksam* anser det viktigt med en samordning mellan den allmänna straffpåföljden och körkortsingripandena liksom att nämnd alltid skall medverka när domstol beslutar om körkortsåterkallelse. *Föreningen jurister vid Sveriges allmänna advokatbyråer* åberopar att flertalet körkortsåterkallelser har sin grund i trafikbrott och att reformen främjar rättssäkerheten. *Föreningen Sveriges åklagare* framhåller att om vissa allmänna brott fortfarande skall vara återkallelsegrundande bör körkortsfall även i sådana fall handläggas av allmän domstol. *KAK* framhåller att förslaget om överflyttning av körkortsfallen till allmän domstol har särskilt stor förankring i allmänhetens rättsmedvetande. Nuvarande system är kostsamt och olämpligt från rättssäkerhetssynpunkt. *LO* anser att det rent principiellt framstår som en klar fördel för den enskilde att påföljdsfrågan och körkortsfrågan handläggs samtidigt. Såväl

tidsskäl som kostnadssynpunkter talar för gemensam handläggning. Större möjligheter till flexibilitet i straffmätningen skapas. Om allmän domstol handlägger brottmålet talar övervägande skäl för att samma instans får hand om körkortsåterkallelsen. NTF uttalar att största vikt måste fästas vid den trafiksäkerhetsmässiga effekten och erinrar om att föreningen i tidigare sammanhang har hävdat att effekten av körkortsåterkallelse sannolikt blir störst om det slutliga beslutet fattas i omedelbar anslutning till domen. Ett samtidigt beslut i trafikmålet och körkortsålet måste medföra att den åtalade förknippar körkortsingripandet med den felaktiga handlingen i trafiken på ett helt annat sätt än om körkortsingripandet sker lång tid efter avgörandet i trafikmålet.

Svenska kommunförbundet betonar värdet av att handläggningstiden kan förkortas om överflyttning till domstol sker. *Svenska lokaltrafikförbundet* anser det särskilt angeläget att uppdelningen på två processer upphör. En överflyttning till allmän domstol syns garantera enhetlighet samtidigt som de administrativa vinsterna kan beräknas bli betydande. *Sveriges domareförbund* framhåller som ett viktigt motiv för överflyttning att det blir möjligt att avväga de straffrättsliga åtgärderna och körkortsingripandena mot varandra. Allmän domstol har också goda förutsättningar att bedöma även vederbörandes trafikfarlighet. Ett annat skäl för överflyttning är de besparingar som enligt kommitténs beräkningar kan göras genom en sådan. Förbundet framhåller emellertid samtidigt att reformen sannolikt leder till ökning av arbetet hos de allmänna domstolarna. Färre trafikmål kan förmodas bli avgjorda genom strafföreläggande. Utredningarna torde i vissa fall bli vidlyftigare, främst i fråga om de personliga förhållandena. Fullföljdsfrekvensen torde komma att öka. Särskilda sammanträden kommer att behövas för prövning av frågor om omhändertagande av körkort. *Sveriges trafikskolors riksförbund* hänvisar till sin sedan länge framförda åsikt att allmän domstol bör besluta om körkortsåterkallelse.

Till remissinstanser som intar en avvaktande hållning eller anför reservationer hör *regeringsrätten*, som tillstyrker överflyttning till allmän domstol av körkortsfall i anledning av trafikbrott av den allvarliga art att brottet som sådant kan föranleda återkallelse av körkortet. De viktigaste fallen är grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, rattonykterhet, allvarliga fall av smitning och vissa ur trafiksäkerhetssynpunkt särskilt farliga brott. Däremot talar övervägande skäl för att körkortsingripande vid upprepade trafikbrott ligger kvar hos länsrätt. Regeringsrätten har därvid fäst avgörande vikt vid att det i dessa fall blir fråga om prövning av körkortshavarens allmänna lämplighet. Återkallelsegrunden "upprepade trafikbrott" ligger nära de fall av allmän misskötsamhet som länsrätten enligt förslaget fortfarande skall pröva. Tingsrätten blir i dessa fall också tvungen att ta hänsyn till utredningsmaterial som finns beträffande tidigare förseelser. *Kriminalvårds-*

styrelsen ställer sig tveksam till kommitténs beräkningar av kostnaderna för reformen. Särskilt mot bakgrund av det mycket vidlyftiga system för körkortsingripanden som föreslås föreligger enligt styrelsens mening betydande risk för en påtagligt, om inte kraftigt, ökad belastning av domstols- och åklagarväsendet. Ju större kostnaderna blir, desto mera önskvärdt ter sig alternativet att inom ramen för nuvarande system söka komma till rätta med olika brister. Styrelsen förordar att kostnadsaspekten och möjligheten till alternativa lösningar övervägs ytterligare. *Socialstyrelsen* vill inte motsätta sig en överflyttning till allmän domstol men tvekar i fråga om reformens nödvändighet. Styrelsen framhåller bl. a. att det i fall av trafikbrottslighet inte sällan händer att länsläkaren blir inkopplad, t. ex. vid medicinska skäl bakom ett betcende som har lett till trafikolycka. I dessa fall torde, enligt styrelsens mening, länsrättens handläggning kunna omfatta flera aspekter på frågan än vad fallet blir vid domstol. *SACO* framhåller att kommittén inte har behandlat de arbetsorganisatoriska konsekvenserna av att länsstyrelserna—länsrätterna mister uppgifter. Dessa aspekter måste tillmätas avsevärd betydelse mot bakgrund av pågående överväganden om länsstyrelsernas framtid inom länsberedningen. *SACO* vill därför inte uttala någon mening i frågan. *M* uttalar sig för en betydande avkriminalisering av olika trafikförseelser och förordar utredning härom. Om en avkriminalisering kommer till stånd anser förbundet det lämpligt att samtliga frågor om körkortsingripanden handläggs av länsrätt. Förbundet erinrar också om en inom länsstyrelsen i Västerbottens län företagen undersökning som visade att av inrapporterade förseelser och brott hade 15 % avgjorts av tingsrätt, 23 % genom strafföreläggande och 62 % genom ordningsföreläggande. Om nu gällande kriminalisering bibehålls oförändrad, delar emellertid förbundet kommitténs synpunkter på vilka organ som skall handlägga körkortsfrågorna.

Av de remissinstanser som avstyrker förslaget förordar de flesta att nuvarande ordning behålls. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att — trots de betänkligheter i övrigt som kan framföras mot ett generellt överflyttande av körkortsåterkallelserna till allmän domstol — en begränsad överflyttning skulle kunna accepteras med hänsyn till den tidsvinst som kan beräknas uppkomma och vara en praktisk lösning i vissa närmare angivna fall. Det borde således vara möjligt att vid sådana, i regel grova trafikbrott, där allmän domstol dömer i saken, låta den allmänna domstolen samtidigt besluta även i körkortsfrågan. Övriga körkortsingripanden i form av återkallelse, varning och föreläggande bör dock som f. n. handläggas av länsrätt. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* förordar i första hand att nuvarande system behålls men framhåller att frågan om en begränsad överflyttning till domstol bör prövas, nämligen i sådana fall där straffrättsfrågan primärt prövas av allmän domstol.

De skäl som de avstyrkande instanserna — däribland även länsstyrel-

serna i Jönköpings län och Göteborgs och Bohus län — anför är tämligen likartade. De viktigaste punkterna i kritiken kan sammanfattas på följande sätt.

Den nuvarande organisationen är enkel och redig. Det är en fördel om alla körkortsfrågor handläggs inom samma organisation. Det förekommer inte sällan att fråga om körkortsåterkallelse aktualiseras av flera olika omständigheter, t. ex. av såväl trafikbrott som sjukdom eller misskötsamhet. Kompetenskonflikter och samordningsproblem kan därför uppstå i det föreslagna systemet. Kritiken mot nuvarande system har varit alltför ensidig och har tagit sikte på de förhållanden som gällde innan länsrättsorganisationen trädde i funktion den 1 juli 1971. Trafiknykterhetsbrotten dominerar kraftigt bland de brott som föranleder återkallelse. Kammarrätten i Stockholm nämner siffran 2/3. Länsstyrelsen i Västerbottens län bedömer att trafiknykterhetsfallen och fallen av grov vårdslöshet omfattar ungefär 80 % av återkallelserna till följd av brott och 60 % av samtliga återkallelser. I dessa fall omhändertas körkortet högst ca 14 dagar efter brottets begående, och efter ytterligare någon vecka prövas denna åtgärd och frågan om interimistisk återkallelse av länsrätten. Remissinstanserna uttalar vidare att vissa schabloner måste tillämpas i fråga om återkallelsetidens längd och att det i dessa fall inte finns något behov av att samtidigt pröva både ansvarsfrågan och återkallelsefrågan. När det gäller andra trafikförseelser förekommer i mycket stor utsträckning att strafffrågan avgörs genom godkännande av strafföreläggande eller ordningsföreläggande. Någon bestämd siffra på antalet sådana fall lämnas inte, men det uppges från något håll att huvuddelen av de brott mot olika trafikbestämmelser som är aktuella i detta sammanhang föranleder strafföreläggande eller ordningsföreläggande. Om överflyttning sker till allmän domstol, finns risk för större oenhetlighet i bedömningen än som är fallet i dagens läge. Detta gäller i än högre grad om vissa körkortsåterkallelser skall handläggas av åklagarna i anslutning till strafföreläggande. Över huvud taget kritiseras förslaget att körkortsfrågan skall kunna tas upp i strafföreläggande. Bl. a. framförs uppfattningen att man i betydande omfattning kommer att vägra godkännande av strafföreläggande som även innefattar körkortsåterkallelse. Några instanser går in på frågan om straffets och körkortsfrågans inverkan på varandra, och det anses olyckligt om sådan inverkan skulle förekomma. Kommitténs undersökningar av allmänhetens inställning uppmärksammas och kritiseras också på vissa håll när det gäller uppläggning m. m. De kostnadsberäkningar som kommittén har gjort är man också kritisk till. I vissa fall har rätt ingående analyser av beräkningarna gjorts, och instanserna är allmänt skeptiska till dem. Genomgående framhålls behovet av och möjligheterna till delreformer inom ramen för det nuvarande systemet. I detta avseende nämns bl. a. följande exempel på åtgärder. För att åstadkomma ökad snabbhet

bör länsstyrelsen underrättas om brott eller förseelse på ett betydligt tidigare stadium än vad som nu sker så att handläggningen kan sättas i gång. I det sammanhanget nämns också vidgade möjligheter till interimistiska beslut och möjligheter att slutligt avgöra vissa körkortsmål innan lagakraftvunnet avgörande föreligger i ansvarsfrågan. Vidare nämns önskemålet om införande av ett tvåpartsförhållande (allmänt ombud) i processen och ökad muntlighet i förfarandet.

Beträffande mera principiella uttalanden från de remissinstanser som avstyrker förslaget kan nämnas följande.

Kammarrätten i Stockholm ifrågasätter starkt om kommittén har företagit den ingående prövning som bör ligga till grund för ett så långtgående förslag som det ifrågasatta överförandet av beslutsbefogenheten från länsrätt till tingsrätt innebär. En väsentlig brist är att utredning inte har gjorts om möjligheterna att få till stånd avgörande förbättringar inom ramen för nu gällande organisation och ordning. Detta försvårar enligt kammarrättens mening i hög grad möjligheterna att ta ställning i frågan. *Rikspolisstyrelsen* anser att ytterligare erfarenhet av länsrätternas verksamhet bör vinnas innan nuvarande ordning ändras. Inom de olika länsrätterna torde numera ha utbildats en enhetlig och stabil praxis i körkortsfrågor. Styrelsen pekar liksom kammarrätten i Stockholm på möjligheterna att göra ändringar inom ramen för det befintliga systemet. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser det uppenbart att ett sönderbrytande av den nuvarande körkortsadministrationen måste vara grundat på starka skäl. Åtskilliga olägenheter följer av en funktionsuppdelning. Det förhållandet att körkortsåterkallelse och körkortsindragning kan aktualiseras beträffande samma person föranleder kommunikationsbehov mellan beslutsorganen. Ett överförande av återkallelsefrågor från länsrätterna till de nästan fyra gånger så många tingsrätterna försvårar ett enhetligt bedömande. *Länsstyrelsen i Uppsala län* underkänner kommitténs förslag att inordna körkortsingripandet i straffet. Vidare vill länsstyrelsen inte instämma i kommitténs åsikt att trafiksäkerheten skulle öka genom en sådan ordning. Därmed faller enligt länsstyrelsen det väsentligaste skälet för att körkortsfrågor skall handläggas av allmänna domstolar. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhåller att det kan vara svårt för en allmän domstol att inom ramen för prövningen av ett visst trafikbrott få till stånd den helhetsbedömning av vederbörandes lämplighet att inneha körkort som synes vara angelägen. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* betonar den enkla och rediga organisation som nu finns. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att det finns vissa argument som talar för och andra argument som talar mot kommittéförslaget. Det är dock enligt länsstyrelsens mening fullt klart att ett genomförande av förslaget skulle medföra betydande problem och svårigheter i olika avseenden. Det närmast till hands liggande alternativet är att man undersöker möjligheterna till förbättringar inom den nuvarande or-

ganisationens ram. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* framhåller bl. a. att körkortsåterkallelse principiellt är en administrativ säkerhetsåtgärd och inte ett straff. En överflyttning av vissa återkallelseärenden till allmän domstol skulle bryta sönder det nuvarande homogena systemet. Man skulle få ett komplicerat system av överinstanser. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* betonar bl. a. att det avgörande i fråga om körkortsåterkallelse skall vara det personliga behovet av körkort i förhållande till trafiksäkerheten. De sociala referensramarna kan enligt länsstyrelsens mening beläsa bättre hos länsrätt med dennas större kunskap och närhet till experter än hos allmän domstol. *Föreningen Sveriges polismästare* uttalar att de allmänna domstolarna inte torde vara tänkta att fylla en renodlad trafiksäkerhetsfunktion. Genom en överflyttning till allmän domstol skulle man gå miste om den stora trafikerfarenhet som finns samlad hos länsförvaltningen. En betydligt snabbare handläggning än den nuvarande bör emellertid åstadkommas. *Förvaltningslänsrådets förening* uttalar bl. a. att frågan inte gäller ett val mellan allmän domstol å ena sidan och länsrätt å den andra. Eftersom vissa körkortsingripanden även i fortsättningen skall ankomma på länsrätt gäller ställningstagandet om man vill ha en eller två samtidigt fungerande körkortsmyndigheter. Föreningen varnar för en sönderbrytning av nuvarande system och framhåller också ett system med skilda besvärinstanser som en olägenhet. *MHF* anser att skäl kan anföras både för och emot en överflyttning men att de redovisade motiven inte är tillräckligt bärande för att avskaffa nuvarande handläggningsordning. Förbundet beklagar att kommittén inte närmare har undersökt möjligheterna till förbättringar inom ramen för det nuvarande systemet. *Svenska polisförbundet* anser att länsstyrelserna och länsrätterna i dag torde ha erforderlig expertis för bedömning av körkortsärenden. Enligt förbundets mening saknas därför skäl att ändra på nu gällande ordning. Däremot betonar förbundet angelägenheten av att åtgärder vidtas så att beslut föreligger vid tidpunkten för domslut när fråga är om trafikmål och i andra ärenden i så nära anslutning som möjligt till den händelse som har föranlett omprövning av körkortsinnehavet. *Svenska transportarbetareförbundet* pekar på att kommittén till stöd för sitt förslag har åberopat bl. a. allmänhetens inställning och åsikter som har kommit fram vid hearings med företrädare för olika organisationer, bl. a. transportarbetareförbundet. Dessa hearings hölls emellertid innan länsrättsreformen var genomförd och förbundet förordade då för sin del överflyttning till de allmänna domstolarna. I dagens läge — sedan länsrätterna har inrättats — är emellertid situationen en helt annan. Förbundet befarar att en överflyttning nu skulle leda till försämringar när det gäller strävan att upprätthålla en enhetlig praxis. Ett ytterligare skäl mot överflyttning är enligt förbundets mening att medverkan av lekmän — något som är synnerligen angeläget — lättare kan administreras om

handläggningen koncentreras till länsrätterna. Företrädare för den yrkesmässiga trafiken bör ingå i länsrätterna.

Länsstyrelsernas organisationsnämnd anför mycket starka betänkligheter mot en överflyttning av körkortsmålen till allmän domstol. Det är enligt nämndens mening angeläget att söka samla handläggning av olika åtgärder som syftar till ökad trafiksäkerhet hos en och samma myndighet. Länsstyrelserna har f. n. betydelsefulla uppgifter inom hela trafiksäkerhetsområdet. De deltar aktivt i bl. a. planeringen av vägväsendet. I fråga om fordonsregistrering och fordonskontroll har länsstyrelserna anförtrots olika uppgifter och har genom terminaler förbindelse med centrala bil- och körkortsregistren. Länsstyrelserna och länsrätterna har slutligen huvudansvaret för bevakning av körkortshavarnas kvalifikationer. Länsstyrelserna har således möjlighet att påverka alla de tre avgörande trafiksäkerhetsfaktorerna: vägen, fordonet och föraren. Starka skäl måste vid detta förhållande kunna åberopas, om man i stället för att stärka sambandet mellan olika trafiksäkerhetsinsatser vidtar åtgärder med motsatt effekt. Nämnden erinrar också om länsberedningens överväganden angående länsstyrelsernas organisation och verksamhet. Med hänsyn till att körkortsärendena utgör en väsentlig del av främst länsrätternas arbetsuppgifter kommer frågan om huvudmannskapet för körkortsingripanden att i hög grad påverka bedömningen av länsstyrelsernas och länsrätternas framtida organisation och verksamhet.

När det gäller detaljfrågorna kan nämnas att kommitténs förslag angående tidsfrister — utformade efter förebild av existerande säkerhets- och tvångsåtgärder inom brottmålsprocessen — har rönt invändningar från bl. a. *högsta domstolen, riksåklagaren, Svea hovrätt, hovrätten för Nedre Norrland, kammarrätten i Göteborg, domstolsväsendets organisationsnämnd* och *Föreningen Sveriges åklagare*. Man anser att de föreslagna tidsfristerna är alltför korta. Några instanser menar att frågan om förtur kan regleras i instruktioner och arbetsordningar för domstolar och åklagare. *Kammarrätten i Göteborg* anser att förslaget över huvud taget är för invecklat. *Sveriges domareförbund* anser att kommittén har varit alltför ambitiös i sin strävan att ge förtur åt körkortsmålen.

Kommitténs förslag att särskilda avdelningar och rotlar bör finnas för handläggning av körkortsmål har kommenterats av några remissinstanser — t. ex. *högsta domstolen, Svea hovrätt* och *domstolsväsendets organisationsnämnd* — som avstyrker eller avråder från den föreslagna ordningen.

14.3 Allmänt ombud

Kommittén:

Kommittén föreslår att trafiksäkerhetsverket får till uppgift att granska och i förekommande fall överklaga länsrätternas och kammarrätternas

rätternas beslut. Vid de allmänna domstolarna fullgör åklagarna rollen som allmänt ombud.

Remissinstanserna:

Endast en mindre del av remissinstanserna tar upp frågan.

Regeringsrätten konstaterar att det har ansetts vara en betydande brist att det inte finns något allmänt ombud i körkortsfall. Särskilt sedan regeringsrätten har fått ställning av huvudsakligen prejudikatinstans har olägenheterna tydligt framträtt. Regeringsrätten tillstyrker förslaget om allmänt ombud även för de körkortsfall som blir kvar vid länsrätterna. *Kammarrätten i Stockholm* anför att det bör tillskapas en möjlighet för företrädare för det allmänna att överklaga länsrätts och kammarrätts beslut. Frågan om var det allmänna ombudet skall placeras bör övervägas närmare. *Länsstyrelserna i Jönköpings län, Örebro län och Norrbottens län* tillstyrker förslaget om allmänt ombud. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhåller att ombudet bör kopplas in i processen från dess början och alltså ha vidsträcktare uppgifter än som anges av kommittén. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* finner förslaget om allmänt ombud intressant. Ombudet kan lätt passas in i nuvarande administrativa system. *Svenska lokaltrafikföreningen* uttrycker sin tillfredsställelse med förslaget. *Förvaltningslänsrådets förening* tillstyrker förslaget och uttalar att ombudet bör äga rätt att på eget initiativ närvara vid muntlig förhandling inför länsrätt och regelmässigt yttra sig över besvär som har anförts hos kammarrätt eller regeringsrätten.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att det inte finns anledning att ha allmänt ombud vid länsrätterna för de mål som blir kvar där, om körkortsåterkallelser i anledning av trafikbrott flyttas över till allmän domstol.

15 Körkortsregistret

Samarbetsorganets skrivelse har inte remissbehandlats. Trafikmålskommitténs förslag angående treårig rehabiliteringstid för uppgifter i utdrag ur körkortsregister har inte annat än undantagsvis kommenterats från principiella synpunkter av remissinstanserna. *Föreningen Sveriges åklagare* förklarar sig godta en treårig rehabiliteringstid.

16 Utländska körkort

16.1 Inledning

Härunder redovisas remissyttrandena över NKV:s rapport Körkort i Norden och rikspolisstyrelsens framställning angående minimiålder för rätt att föra motorfordon i Sverige.

16.2 Körkort i Norden

NKV:s förslag har vid remissbehandlingen allmänt fått ett positivt mottagande. Det råder nästan total enighet om att ett nordiskt körkort bör bli giltigt i annat nordiskt land som föraren har flyttat till. Även när det gäller principerna i övrigt tillstyrker remissinstanserna förslaget med enstaka undantag. *Statens trafiksäkerhetsverk* finner de principiella lösningar av olika frågor som har föreslagits vara väl genomtänkta och belysta. *M* anför att den föreslagna lagstiftningen innebär ett viktigt steg inom nordiskt samarbete. *NTF* förklarar sig helt kunna ansluta sig till de synpunkter som anförs i rapporten. *Svenska transportarbetareförbundet* uttalar att förslaget är riktigt och väsentligt från rättssäkerhetssynpunkt.

Av det anförda framgår också att remissinstanserna — med ett par undantag — delar förslagets synpunkter om att bosättningslandets lagstiftning skall tillämpas vid återkallelse av körkort. *Rikspolisstyrelsen* framhåller att föraren genom bosättningen i det nya landet har accepterat dettas regler. *Statens invandrarverk* anser det naturligt att tillämpa bosättningslandets lagstiftning när det gäller återkallelse. *MHF*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* ansluter sig uttryckligen till den föreslagna principen. Endast *länsstyrelsen i Stockholms län* och *KAK* har en avvikande mening och befarar att obilliga resultat kan uppstå exempelvis när en person som har fått körkortet återkallat i ett nordiskt land flyttar tillbaka till sitt hemland.

16.3 Minimiålder för rätt att föra motorfordon

Statens trafiksäkerhetsverk har i yttrande över rikspolisstyrelsens framställning anfört att minimiåldern för erhållande av körkort för personbil i länder inom Europa är 18 år, med undantag dock för Storbritannien där åldersgränsen är 17 år. I USA varierar åldersgränsen mellan 14 och 17 år, varvid dock giltigheten i de lägre åldrarna i allmänhet är begränsad till färd till och från skola. Verket saknar kännedom om förhållandena i andra utomeuropciska länder. Från trafiksäkerhetssynpunkt tillstyrker verket att körkortshavare skall ha uppnått 18 års ålder för att få köra bil.

Innehållsförteckning

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde	3
1 Inledning	3
2 Gällande rätt m. m.	6
2.1 Trafikbrott	6
2.2 Fylleri	7
2.3 Strafföreläggande och ordningsföreläggande	7
2.4 Körkortsbestämmelser	8
2.4.1 Inledning	8
2.4.2 Behörighetskraven	10
2.4.3 Körkortsgivning	11
2.4.4 Särskild utredning om körkortshavare	11
2.4.5 Återkallelse	12
2.4.6 Varning	13
2.4.7 Omhändertagande	14
2.4.8 Uppgiftsskyldighet	14
2.4.9 Körkortsregistrering	15
2.4.10 Trafikkort och traktorkort	16
2.4.11 Utländska körkort	17
2.5 Handläggningen vid förvaltningsmyndighet och förvaltningsdomstol	18
3 Förslagen	20
3.1 Inledning	20
3.2 Förarurval	21
3.2.1 Allmän brottslighet	21
Praxis	21
Vetenskapliga undersökningar	22
Kommitténs slutsatser	24
3.2.2 Nykterhetskravet	25
Praxis	25
Vetenskapliga undersökningar	26
Kommitténs slutsatser	27
3.2.3 Olovlig körning	29
3.3 Lämplighetsutredning	30
3.4 Kvalificerad förarutredning	31
3.5 Trafikkonsulenter	32
3.6 Grunderna för körkortsingripande	34
3.6.1 Inledning	34
3.6.2 Körkortsindragning	34
3.6.3 Körkortsåterkallelse	35
3.7 Körkortsspärr	38
3.7.1 Körkortsspärr i samband med återkallelsebeslut ..	38
3.7.2 Körkortsspärr för den som inte har körkort	39
3.7.3 Körkortsspärrens längd	40
3.7.4 Körkortsspärrens inverkan på straffet	41
3.8 Förarprov efter återkallelse och indragning	42
3.9 Villkorlig återkallelse — varning	42

3.10	Pricksystem	44
3.11	Återanpassning	45
3.12	Underlåtelse av körkortsingripande, m. m.	46
3.13	Behörighet att föra taxi	46
3.14	Handläggning av frågor om körkortsingripande	47
3.14.1	Körkortsingripande genom strafföreläggande	47
3.14.2	Allmän domstol eller förvaltningsdomstol	49
3.14.3	Allmänt ombud	55
3.15	Körkortsregistret	56
3.16	Utländska körkort	58
3.16.1	Körkort i Norden	58
3.16.2	Minimiålder för rätt att föra motorfordon	62
4	Remissyttrandena	63
5	Föredraganden	64
5.1	Allmän översikt	64
5.2	Förarurval	68
5.2.1	Allmän brottslighet	68
5.2.2	Nykterhetskravet	73
5.2.3	Olovlig körning	78
5.3	Lämplighetsutredning	80
5.4	Kvalificerad förarutredning	83
5.5	Trafikkonsulenter	85
5.6	Grunderna för körkortsingripande	87
5.6.1	Inledning	87
5.6.2	Körkortsindragning	87
5.6.3	Körkortsåterkallelse	88
5.7	Körkortsspärr	94
5.7.1	Körkortsspärr i samband med återkallelsebeslut ..	94
5.7.2	Körkortsspärr för den som inte har körkort	97
5.7.3	Körkortsspärrens längd	97
5.7.4	Körkortsspärrens inverkan på straffet	102
5.7.5	Partiell återkallelse	103
5.8	Förarprov efter återkallelse och indragning	103
5.9	Villkorlig återkallelse — varning	104
5.10	Pricksystem	107
5.11	Återanpassning	108
5.12	Underlåtelse av körkortsingripande, m. m.	109
5.13	Behörighet att föra taxi	110
5.14	Handläggningen av frågor om körkortsingripande	112
5.14.1	Körkortsingripande genom strafföreläggande	112
5.14.2	Allmän domstol eller förvaltningsdomstol	114
5.14.3	Allmänt ombud	123
5.15	Körkortsregistret	124
5.16	Internationella och internordiska körkortsfrågor	128
5.16.1	Inledning	128
5.16.2	Körkort i Norden	130
5.16.3	Minimiålder för rätt att föra motorfordon	132
5.16.4	Omhändertagande av utländskt körkort	132
5.16.5	Körkortsregistrering	132
5.17	Ikraftträdande m. m.	133
6	Hemställan	133
7	Beslut	133

Bilaga

Sammanställning av remissyttrandena	134
1 Inledning	134
2 Förarurval	134
2.1 Allmän brottslighet	134
2.2 Nykterhetskravet	137
2.3 Olovlig körning	142
3 Lämplighetsutredning	143
4 Kvalificerad förarutredning	145
5 Trafikkonsulenter	146
6 Grunderna för körkortsingripande	148
6.1 Inledning	148
6.2 Körkortsindragning	148
6.3 Körkortsåterkallelse	148
7 Körkortsspärr	151
7.1 Körkortsspärr i samband med återkallelsebeslut	151
7.2 Körkortsspärr för den som inte har körkort	151
7.3 Körkortsspärrens längd	152
7.4 Körkortsspärrens inverkan på straffet	153
7.5 Partiell återkallelse	154
8 Förarprov efter återkallelse och indragning	154
9 Villkorlig återkallelse — varning	154
10 Pricksystem	157
11 Äteranpassning	161
12 Underlåtelse av körkortsingripande, m. m.	163
13 Behörighet att föra taxi	163
14 Handläggningen av frågor om körkortsingripande	164
14.1 Körkortsingripande genom strafföreläggande	164
14.2 Allmän domstol eller förvaltningsdomstol	166
14.3 Allmänt ombud	174
15 Körkortsregistret	175
16 Utländska körkort	175
16.1 Inledning	175
16.2 Körkort i Norden	176
16.3 Minimialder för rätt att föra motorfordon	176

