

Regeringens proposition

1979/80: 178

om fortsatt körkortsreform;

beslutad den 24 april 1980.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag för den åtgärd eller det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen förordas att frågor om återkallelse av körkort på grund av trafikbrott även i fortsättningen skall avgöras uteslutande av de allmänna förvaltningsdomstolarna. En samordning av ansvars- och körkortsfrågan föreslås dock på så sätt att den allmänna domstolen när den bestämmer påföljden skall kunna ta hänsyn till en körkortsåterkallelse som har följt eller kommer att följa på brottet. En sådan samordning blir av praktisk betydelse främst vid rattfylleribrott.

Tanken på att införa ett s. k. pricksystem avvisas.

Beträffande handläggningen föreslås bl. a. ett tvåpartssystem i körkortsprocessen genom att ett allmänt ombud förordnas i varje län för att föra det allmännas talan i vissa körkortsmål. Ombudet föreslås bli knutet till länsstyrelsen. Vissa återkallelsegrunder och varningsinstitutet reformeras. Vidare förordas att möjligheten att förelägga försumliga förare att avlägga ett nytt förarprov används i ökad omfattning.

De viktigaste bestämmelserna om förfarandet i körkortsmålen föreslås samlade i körkortslagen i stället för att som nu vara spridda på olika författningar.

I propositionen redovisas också flera förenklingar och rationaliseringar som regeringen senare kommer att besluta om. Det gäller bl. a. ansökningar om körkort, giltighetstiden för körkortstillstånd, överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter, återförvärv av förarbehörigheten efter återkallelse, registrering och utländska körkorts giltighet i Sverige.

Vidare föreslås en mindre jämkning i lagen om felparkeringsavgift.

Slutligen förordas ratifikation av vissa internationella överenskommelser på vägtrafiklagstiftningens område.

De flesta av de nya reglerna är avsedda att träda i kraft den 1 januari 1981.

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott skall införas en ny paragraf, 6 §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Finns det grundad anledning anta att till följd av ett brott enligt denna lag beslut kommer att meddelas om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon och att beslutet kommer att medföra att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning, får hänsyn härtill tas vid bestämmande av påföljd för brottet. På motsvarande sätt får hänsyn tas till ett beslut, genom vilket sådan behörighet har återkallats tills vidare.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

2 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1977: 477)

dels att 1, 2, 8–10, 15, 16, 18, 19, 21–24, 26, 32, 38 och 39 §§ samt rubriken närmast före 39 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas tio nya paragrafer, 40–49 §§, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap.

Behörigheten att föra motorfordon eller terrängmotorfordon anges på följande sätt i körkort.

Nuvarande lydelse

Bokstav	Behörighet
A	motorcykel (för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år)
B	personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn
C	tung lastbil
D	buss
E	släpfordon, oavsett antal och vikt

Föreslagen lydelse

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

Behörighet att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärkes i körkort med beteckningen TAXI.

2 §

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Är till bil kopplat släpfordon skall körkortsbehörigheten omfatta även detta.

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

Utan hinder av första stycket får lastbil, släpfordon eller buss föras
1. utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B.

2. med last eller passagerare i fall som avses under 1, om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet eller fordonståget samt föraren har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år.

2. med last eller passagerare i fall som avses under 1, om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet samt föraren av detta har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år.

3. i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.
Den vars körkort har återkallats får inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats. Sådant medgivande får avse en tid av högst tre år.

8 §

Vid meddelande av körkortstillstånd får föreskrivas villkor.

Körkortstillståndet gäller endast under en viss tid. I tillståndet får föreskrivas särskilda villkor för körkortet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

Körkort får utfärdas endast om körkortstillstånd har meddelats.

Körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd.

10 §

Körkort får ej utfärdas under tid då spärrtid som avses i 21 § löper.

Körkortet får inte lämnas ut under tid då spärrtid som avses i 21 § löper.

15 §

Körkort gäller ej,
1. innan det har lämnats ut,
2. om det har återkallats,
3. medan det är omhändertaget,
4. om det har ersatts med annat körkort.

I annat fall än som avses i första stycket är körkort ogiltigt, om det ej efter ansökan av körkortshavaren förnyas senast vid den tidpunkt under tionde året efter utfärdandet eller senaste förnyelsen som statens trafiksäkerhetsverk har bestämt. Sådant körkort får förnyas, om körkortshavaren ansöker därom inom ett år från det att kortet blev ogiltigt.

Ett körkort gäller inte
1. innan det har lämnats ut,
2. medan det är återkallat,
3. medan det är omhändertaget,
4. om det har ersatts med ett annat körkort.

Ett körkort blir också ogiltigt, om det inte efter ansökan av körkortshavaren förnyas senast vid den tidpunkt under tionde året efter utfärdandet eller senaste förnyelsen som trafiksäkerhetsverket har bestämt. Ett sådant körkort får förnyas, om körkortshavaren ansöker om det inom ett år från det att kortet blev ogiltigt.

16 §

Körkort skall återkallas,

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § samma lag och personskada eller sådan sakskada som ej är ringa har uppkommit,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

Ett körkort skall återkallas

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § samma lag och överträdelsen inte kan anses som ringa,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

18 §

Beslut om slutlig återkallelse av körkort på grund av straffbelagd gärning får ej meddelas förrän frågan om straff har blivit avgjord genom dom som har vunnit laga kraft. Vad som har sagts nu gäller dock ej

1. om omständigheterna är sådana, att körkortshavaren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon,

2. om åklagare med stöd av 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning har meddelat beslut att ej tala å gärningen.

Till grund för återkallelse av körkort till följd av brottslig gärning skall beträffande frågan huruvida brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller åklagares beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning att ej tala å gärningen.

19 §¹

Uppstår fråga om återkallelse av körkort och kan det på sannolika skäl antagas, att körkortet kommer att återkallas slutligt, skall körkortet återkallas tills vidare.

Ett körkort skall återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas på någon av de grunder som avses i 16 § 1–7. Grundas beslutet på misstanke om brottslig gärning, skall beslutets giltighetstid begränsas enligt vad som gäller för spärrtid enligt 21 §.

Rör frågan återkallelse på grund av brott mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och hade föraren före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd

¹ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 0,8 promille, skall körkortet återkallas tills vidare.

21 §²

Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort med återopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.

Inträffar under spärrtid omständighet som kan föranleda nytt beslut om sådan tid, får prövas om den redan bestämda spärrtiden skall förlängas. Sådan prövning sker efter ansökan. Ansökan skall göras före spärrtidens utgång. Prövningen avser sökandens förhållanden fram till tidpunkten för beslutet. Förlängning får ske med högst tre år vid varje ny prövning.

Vad som anges i andra stycket skall tillämpas på motsvarande sätt om det under spärrtiden har framkommit sådan omständighet som har inträffat före beslutet om spärrtid men inte har varit känd vid det tillfället.

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §³

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter att det finns särskild anledning att erinra honom om de krav som ställes på honom från trafiksäkerhetssynpunkt, får varning meddelas honom, om skäl för återkallelse ej föreligger.

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

² Ändringen innebär bl. a. att andra och tredje styckena upphävs.

³ Ändringen innebär bl. a. att tredje stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

Har körkortshavare brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men hade *han ej* före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0.8 promille, får varning meddelas honom i stället för att *beslut fattas om återkallelse av körkortet, om han ej tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag och omständigheterna* är mildrande.

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter som avses i 16 § 2-6, får varning meddelas i stället för beslut om återkallelse, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Föreslagen lydelse

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men *inte* före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0.8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §⁴

Har körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller saknar han till följd av sjukdom, skada eller dylikt förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, *omhändertages* körkortet.

Misstänks att körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0.5 promille under eller efter färden *omhändertages* körkortet sedan *analysbevis* har erhållits. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen *ej* till 0.8 promille, *får* om

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller *om* han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, *skall* körkortet *omhändertas*.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0.5 promille under eller efter färden, *skall* körkortet *omhändertas* sedan *analysbeviset* har erhållits. Är *det* fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen *inte* till 0.8

⁴ Senaste lydelse 1978:94.

Nuvarande lydelse

omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag.

Föreslagen lydelse

promille, skall körkortet inte omhändertagas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

24 §

Om behörigheten att föra motor-drivet fordon har varit fräntagen en körkortshavare med stöd av 19 eller 23 § under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får i mål om återkallelse av körkortet förordnas att ytterligare ingripande inte skall ske.

Föreligger synnerliga skäl får med avvikelse från denna lag återkallelse underlåtas eller spärrtid sättas ned, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Underlåtes återkallelse får varning meddelas i stället.

26 §

Bestämmelserna om återkallelse, spärrtid, varning och underlåtelse av körkortsingripande m.m. i 16-22, 24 och 25 §§ tillämpas även i fråga om den som genom lagakraftvunnen dom utom riket har dömts till ansvar i sådant avseende som sägs i angivna lagrum.

Vid tillämpningen av denna lag jämfställs med svensk dom en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

32 §

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om förarutbildning och registrering av fordonsförare. Regeringen får även meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får för visst fall förordna om undantag från bestämmelse i denna lag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om förarutbildning och om sådan registrering som behövs för tillämpningen av lagen. Regeringen får även meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från denna lag.

38 §

Framföres fordon i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, skall po-

Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av la-

Nuvarande lydelse

lisman hindra fortsatt färd som *ej* kan ske utan påtaglig fara för trafik-säkerheten eller annan olägenhet.

Domstolsförfarandet

Länsrätt prövar frågor som rör körkortsingripanden i de fall som anges i särskild författning.

I mål som avses i första stycket har domstolen samma befogenhet som länsstyrelsen har när den handlägger ett körkortsärende.

Finns det anledning att anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden, får länsstyrelsen eller domstolen höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

Domstolens beslut om varning eller återkallelse skall delges den som beslutet rör. Mot beslut om varning enligt denna lag får talan inte föras.

Föreslagen lydelse

gen, skall polisman hindra fortsatt färd som *inte* kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan *väsentlig* olägenhet.

Förfarandet i körkortsmål m. m.39 §⁵

Länsstyrelsen prövar frågor om meddelande av körkortstillstånd och utfärdande av traktorkort.

Länsstyrelsen prövar också andra frågor om körkort. Dessa framgår av föreskrifter som regeringen beslutar.

Om länsstyrelsen finner anledning anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden, får länsstyrelsen höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

40 §

Länsrätten prövar mål om återkallelse av körkort, körkortstillstånd och traktorkort, mål om nedläggning av spärrtid efter återkallelse, mål om återkallelse som avses i 20 § första stycket 2 och mål om vägran att godkänna ett utländskt körkort.

41 §

Mål som avses i 40 § anhängiggörs i länsrätten genom ansökan.

Om ett körkort eller ett traktorkort är omhändertaget enligt 23 §, skall länsrätten utan dröjsmål pröva om körkortet eller traktorkortet skall återkallas tills vidare eller återställas.

⁵ Lydelse enligt förslag i prop. 1979/80: 1.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

42 §

I mål enligt denna lag får rätten förelägga den enskilda parten att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Rätten får också, under de förutsättningar som anges i 39 § tredje stycket, höra socialnämnden.

43 §

Beslutar rätten om återkallelse, får rätten samtidigt förordna att ett godkänt förarprov skall avläggas innan körkort eller traktorkort lämnas ut. Om det begärs, skall rätten också pröva frågan om ett sådant medgivande som avses i 2 § tredje stycket.

44 §

Om rätten i ett mål om återkallelse av körkort, körkortstillstånd eller traktorkort beslutar att återkallelse inte skall ske, får rätten meddela särskilda villkor för körkortet eller traktorkortet eller besluta att en förnyad personutredning skall göras vid en senare tidpunkt. Gäller målet återkallelse av ett körkortstillstånd, får rätten förlänga giltighetstiden för tillståndet.

45 §

Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

46 §

Ett föreläggande som avses i 42 § får överklagas endast i samband med talan mot det beslut varigenom målet avgörs.

Ett beslut i fråga om förlängning av giltighetstiden för ett körkortstillstånd får inte överklagas.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

47 §

Det allmännas talan i sådana mål som avses i 40 § förs av allmänt ombud. Det allmänna ombudet har samma utredningsbefogenheter som rätten har enligt denna lag.

Det allmänna ombudet får föra talan även till den enskilda partens förmån.

48 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förordnar för varje län en eller flera personer att vara allmänt ombud och ersättare för dem.

49 §

Besvär av det allmänna ombudet skall anföras inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Har en part anfört besvär över ett beslut, får även motparten föra talan mot beslutet, trots att besvärstiden har gått ut. Besvären skall dock anföras inom en vecka från utgången av besvärstiden för den första besvärstalan. Återkallas eller förfaller denna, är även den senare besvärstalan förfallen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981. Bestämmelserna i 39 § tredje stycket och 42 § andra meningen träder dock i kraft den dag regeringen bestämmer.

Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 14 och 18 §§ lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §²

Länsrätt prövar

1. mål enligt skatte-, taxerings-, uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar,

2. mål enligt socialtjänstlagen (1979:000), lagen (1979:000) med särskilda bestämmelser om vård av unga, utlänningslagen (1954:193), smittskyddslagen (1968:231) och lagen (1970:375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken,

3. såvitt gäller svenskt körkort, trafik kort eller traktorkort, mål om varning eller återkallelse och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad där om är särskilt föreskrivet.

2. mål enligt socialtjänstlagen (1979:000), lagen (1979:000) med särskilda bestämmelser om vård av unga, utlänningslagen (1980:000), smittskyddslagen (1968:231), lagen (1970:375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977:477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken.

18 §³

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,

2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt samt vid sådant förhör i ärende enligt utlänningslagen (1954:193) som begärts med stöd av 40 § samma lag,

3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,

4. vid beslut, såvitt gäller svenskt körkort, trafik kort eller traktorkort,

2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt samt vid sådant förhör i ärende enligt utlänningslagen (1980:000) som begärts med stöd av 57 § samma lag,

4. vid beslut om återkallelse tills vidare av ett körkort, körkortstill-

¹ Lagen omtryckt 1979:165.

² Lydelse enligt förslag i prop. 1979/80:1.

³ Lydelse enligt förslag i prop. 1979/80:1 och prop. 1979/80:153.

Nuvarande lydelse

om återkallelse tills vidare eller, *såvitt gäller* utländskt körkort, om vägran tills vidare att godkänna *körkortet*, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas.

5. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsuten rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömande av vite,

2. mål enligt bevissäkringslagen (1975: 1027) för skatte- och avgiftsprocessen, enligt lagen (1978: 880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringslagen (1956: 623),

3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1979: 000) med särskilda bestämmelser om vård av unga,

4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt,

5. mål om uppdelning av taxeringsvärde enligt 8 § 3 mom. sista stycket kommunalskattelagen (1928: 370),

6. mål som avser ändring av taxerad inkomst med högst 1 000 kronor,

7. mål enligt skatte- och taxeringsförfattningarna i vilket beslutet överensstämmer med parternas samstämmiga mening,

8. mål om rättshjälp genom offentligt biträde i ett ärende hos en annan myndighet,

9. mål enligt körkortslagen (1977: 477), om beslutet innebär att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort skall återkallas eller att ett utländskt körkort inte skall godkännas,

9. mål i vilket saken är uppenbar.

10. mål i vilket saken är uppenbar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

verk, länsstyrelsernas organisationsnämnd (LON), länsstyrelserna i Stockholms län, Malmöhus län, Hallands län, Göteborgs och Bohus län, Skaraborgs län, Västmanlands län, Jämtlands län och Norrbottens län, länsdomstolskommittén (Kn 1977: 01), trafiksäkerhetsutredningen (K 1973: 07), Centralorganisationen SACO/SR, Föreningen Jurister vid Sveriges allmänna advokatbyråer, Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges polischefer, Föreningen Sveriges statsåklagare, Föreningen Sveriges åklagare, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Länsdomarförbundet, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Näringslivets trafikdelegation, Statsanställdas förbund, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Folkrörelsernas trafikskoleförbund har förklarat sig avstå från att avge yttrande. Svenska polisförbundet har framfört att förbundet från facklig synpunkt inte har något att erinra mot de synpunkter och förslag som läggs fram i betänkandet. Biltrafikens arbetsgivareförbund har hänvisat till att Svenska arbetsgivareföreningens yttrande har utarbetats i samverkan mellan förbunden.

Riksåklagaren har bifogat yttranden från olika åklagarmyndigheter och statens invandrarverk har bifogat ett yttrande från Finlandssvenskarnas riksförbund i Sverige. Några länsstyrelser har bifogat yttranden från polisstyrelser, ordförande i länsrätt och tjänstemän vid länsstyrelse.

Jag anhåller att nu få ta upp de frågor som ingår i körkortsutredningens betänkande. I anslutning härtil behandlar jag efter samråd med chefen för justitiedepartementet också en fråga om ändring i brottsbalken (BrB) som har aktualiserats bl. a. genom trafiknykterhetskommitténs betänkande (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott och genom brottsförebyggande rådets rapport (1977: 7) Nytt straffsystem.² Avslutningsvis tar jag upp några förslag som har förts fram på grundval av bl. a. erfarenheterna av den nya körkortslagstiftningen. Några av dem finns omnämnda i prop. 1978/79: 111 om åtgärder mot krångel och onödigt byråkrati m. m. (bilaga 5, avsnitt 4).

En sammanställning av remissyttrandena över körkortsutredningens betänkande bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

² Beträffande de remissinstanser som hördes över trafiknykterhetskommitténs betänkande hänvisas till prop. 1974: 154. Brottsförebyggande rådets rapport har remitterats gemensamt med ungdomsfängelseutredningens betänkande (SOU 1977: 83) Tillsynsdom. Remissinstanserna finns förtecknade i prop. 1978/79: 212.

2 Allmän motivering

2.1 Allmänna utgångspunkter

Gällande bestämmelser om körkort och traktorkort finns i körkortslagen (1977: 477, ändrad 1978: 94) (KKL) och körkortsförordningen (1977: 722, ändrad 1978: 110) (KKF). Dessutom gäller fortfarande vissa av de övergångsbestämmelser till körkortskungörelsen (1972: 592) (KKK) som finns i kungörelsen (1972: 605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning (ändrad senast 1978: 148) (VTLinf). Regler om körkort finns också i militära vägtrafikkungörelsen (1974: 97, ändrad senast 1978: 598) och i vägtrafikkungörelsen (1974: 98) för civilförsvaret (ändrad senast 1978: 596). Bestämmelser om registrering av bl. a. körkortshavare finns – förutom i KKF och VTLinf – främst i kungörelsen (1970: 517) om rättsväsendets informationssystem (omtryckt 1971: 825, ändrad senast 1979: 885) (RI-kungörelsen). Slutligen finns i särskilda författningar bestämmelser om utländska körkorts giltighet i Sverige och om rätt för innehavare av utländska körkort att få sitt körkort utbytt mot ett svenskt.

De grundläggande körkortsbestämmelserna går till en del tillbaka på det lagstiftningsarbete som fullbordades 1958 och 1972. En närmare redogörelse för detta arbete finns i prop. 1975/76: 155 om vissa körkortsfrågor.

I prop. 1975/76: 155 redovisades riktlinjerna för en reformering av körkortsbestämmelserna, bl. a. i fråga om lämplighetskraven för körkortshavare, förutsättningarna och formerna för körkortsingripanden samt körkortsregistreringen. Syftet var främst att uppnå en mera nyanserad och individualiserad bedömning vid körkortsgivning och körkortsingripande. Vissa frågor som togs upp i propositionen ansågs emellertid behöva belysas ytterligare innan slutlig ställning togs till dem. Det gällde bl. a. införandet av ett s. k. pricksystem för att bl. a. erinra försumliga förare om sina åligganden, handläggningen av körkortsmål i länsrätt och registreringen av trafikbrott.

Riksdagen (TU 1975/76: 28, rskr 1975/76: 390) godkände riktlinjerna, men uttalade i fråga om bestämmelsernas författningsmässiga reglering att de för den enskilde och från rätts- och trafiksäkerhetssynpunkt mest betydelsefulla bestämmelserna borde tas in i en lag. Tillämpnings- och verkställighetsföreskrifter till lagen borde däremot finnas i en regeringsförfattning. Riksdagen uttalade också att handläggningen av körkortsåterkallelser på grund av vissa allvarigare trafikbrott borde flyttas från förvaltningsdomstol till allmän domstol. Vissa gränsdragningsproblem som kunde komma upp i sammanhanget, liksom behovet av följdändringar i annan lagstiftning, skulle emellertid övervägas ytterligare.

I prop. 1976/77: 113 om körkortslag lades fram förslag till en körkortslag och redovisades informationsvis den regeringsförfattning (körkortsförordning) som behövdes jämte lagen. Författningsförslagen byggde på de

riktlinjer som hade angivits i prop. 1975/76: 155 och som riksdagen hade godkänt. Överflyttningen av vissa körkortsmål till allmän domstol behandlades däremot inte i propositionen. Riksdagen (TU 1976/77: 25, rskr 1976/77: 334) biträdde författningsförslagen. De båda författningarna, KKL och KKF, trädde i kraft den 1 januari 1978. Samtidigt upphörde KKK att gälla.

I KKL finns de grundläggande bestämmelserna om bl. a. behörigheten att föra olika slag av motordrivna fordon, förutsättningarna för att erhålla körkort, återkallelsegrunderna och förfarandet vid återkallelse. KKF innehåller regler av mera administrativ karaktär.

Körkortsutredningen (K 1976: 02) tillsattes för att närmare utreda de frågor till vilka slutlig ställning inte hade kunnat tas i prop. 1975/76: 155. I tilläggsdirektiv till utredningen utvidgades uppdraget till att avse även de gränsdragningsproblem m. m. som enligt riksdagen kunde uppkomma vid en överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol. Utredningen avlämnade i juni 1978 betänkandet (SOU 1978: 27) Fortsatt körkortsreform.

I betänkandet avstyrks att en överflyttning genomförs. Utredningen avstyrker också att ett pricksystem införs i Sverige. I fråga om handläggningen av körkortsmål föreslår utredningen bl. a. att ett allmänt ombud tillskapas i körkortsprocessen, med uppgifter som nära ansluter till dem som åklagaren har i brottmålsprocessen. Ombudet föreslås bli organisatoriskt knutet till länsstyrelsen. I betänkandet föreslås också ändrade regler om utländska körkorts giltighet i Sverige. Bl. a. förordar utredningen att Sverige som första land genomför ett på nordiskt utredningsarbete grundat förslag att nordiskt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har fast bosatt sig i detta. Vidare föreslås att reglerna om registrering av trafikbrott m. m. samlas i en lag och därvid kompletteras med bl. a. rehabiliterings- och gallringsregler och bestämmelser om registrering av brott som begås av innehavare av utländska körkort. Slutligen föreslås att framställningen av registerblad begränsas och att en ny typ av registerutdrag — s. k. trafikbrottsutdrag — skall ersätta de nuvarande utdragen ur körkortsregistret.

Betänkandet har vid remissbehandlingen mottagits i huvudsak positivt. Störst uppmärksamhet har ägnats frågan om överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol. Detta är också den enda fråga där remissopinionen är något splittrad. Den dominerande uppfattningen bland remissinstanserna är att den nuvarande ordningen bör behållas. En minoritet förordar en överflyttning. Några av dem anser emellertid att överflyttningen bör avse alla körkortsmål men att ytterligare utredningsarbete krävs innan ett slutligt ställningstagande till en så genomgripande förändring kan ske. När det gäller utredningens övriga förslag och överväganden tillstyrks dessa i princip. De erinringar som framförs berör ofta bara detaljer i förslagen.

I det följande kommer jag att behandla utredningens förslag och remiss-

yttrandena i de delar som rör KKL samt vissa andra frågor som utredningen inte haft att behandla. Däremot kommer jag inte annat än undantagsvis och översiktligt att beröra de frågor som hör till KKF. Jag tar också upp en fråga om ändring i brottsbalken (BrB). Den rör bl.a. körkortsåterkallelens inverkan vid bestämmande av brottspåföljd.

Först tar jag upp överflyttningsfrågan, där jag behandlar gränsdragningsproblematiken vid en partiell överflyttning och de slutsatser jag anser att man kan dra av det underlag som nu finns i frågan. Jag kommer sedan in på frågan om vissa ändringar i BrB. Därefter behandlar jag pricksystemet, förbättringar i den nuvarande handläggningsordningen, utländska körkort och registreringsfrågorna. Sist berör jag några frågor som har aktualiserats främst i anledning av erfarenheterna av den nya lagstiftningen och lämnar också några synpunkter på ikraftträdandet m. m.

Utgångspunkten för mina överväganden är att åstadkomma förenklingar och rationaliseringar när det gäller handläggningen av körkortsärenden. Jag lägger också stor vikt vid åtgärder som främjar en enhetlig rättstillämpning och därmed den enskildes rättssäkerhet.

2.2 Överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol

2.2.1 Inledning

Frågor om körkortstillstånd – dvs. beslut att körkort får utfärdas – prövas av länsstyrelsen och frågor om återkallelse av körkort eller om varning prövas av länsrätten. Länsstyrelsens och länsrättens beslut kan överklagas hos kammarrätten och kammarrättens beslut kan överklagas hos regeringsrätten.

Ett körkort kan återkallas endast under de förutsättningar som anges i 16 § KKL.

Punkterna 1–4 i 16 § KKL reglerar återkallelse på grund av *trafikbrott*. De brott som avses är grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott (1), smitning (2), upprepade trafikförseelser (3) och överträdelser av en regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt (4).

Punkterna 5 och 6 tar upp återkallelse på grund av *opålitlighet i nykterhetshänseende, allmän brottslighet* – dvs. annan brottslighet än trafikbrottslighet – och *personlig olämplighet i övrigt*.

I punkt 7 finns återkallelsegrunden för *medicinska hinder* och i punkterna 8–10 regleras återkallelse på grund av att körkortshavaren inte har följt vissa *förelägganden* och återkallelse på grund av körkortshavarens *egen begäran*.

En varning får under vissa förutsättningar meddelas om skäl för återkallelse inte föreligger. Varning får också meddelas i stället för återkallelse om varningen av särskilda skäl anses vara en tillräcklig åtgärd. Detta gäller dock inte vid grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och grövre fall av eller återfall i rattonykterhet.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Felparkeringsavgift utgör lägst femtio och högst etthundrafemtio kronor.

I kommun, som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning, fastställer kommunfullmäktige felparkeringsavgiftens belopp. I annan kommun fastställs beloppet av länsstyrelsen.

Föreslagen lydelse

3 §

Regeringen får ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får därvid varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser.

I de kommuner som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning fastställer kommunfullmäktige felparkeringsavgiftens belopp. I andra kommuner fastställs beloppet av länsstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde

1980-02-14

Närvarande: statsrådet Mundebo, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Adelson, Danell, Petri

Föredragande: statsrådet Adelson

Lagrådsremiss om fortsatt körkortsreform

1 Inledning

I mars 1976 tillkallades en särskild utredare¹ med uppdrag att fullfölja det reformarbete beträffande körkortslagstiftningen som hade kommit till uttryck i prop. 1975/76: 155 om vissa körkortsfrågor. Med anledning av riksdagens beslut (TU 1975/76: 28, rskr 1975/76: 390) att flytta över vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol utvidgades uppdraget i oktober 1976 till att avse även bl. a. de gränsdragningsproblem som enligt riksdagen kunde uppkomma vid en sådan överflyttning.

Utredaren, som antog namnet körkortsutredningen, avlämnade i juni 1978 betänkandet (SOU 1978: 27) Fortsatt körkortsreform. Till protokollet i detta ärende bör fogas en sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1* och de författningsförslag som läggs fram i betänkandet som *bilagor 2 och 3*. Beträffande nuvarande förhållanden samt utredningens närmare överväganden hänvisas till betänkandet.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren (RÅ), domstolsverket (DOV), Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, kammarrätten i Jönköping, rikspolisstyrelsen (RPS), brottsförebyggande rådet (BRÅ), datainspektionen, samarbetsorganet (Ju 1968: 59) för rättsväsendets informationssystem (SARI), socialstyrelsen, trafiksäkerhetsverket (TSV), transportnämnden, riksrevisionsverket (RRV), statens invandrar-

¹ Justitiekanslern Ingvar Gullnäs. Sakkunnig: numera rättschefen Valter Nilsson. Experter: direktören Carl-Gunnar Hammarlund, avdelningsdirektören Yngve Joftoft, trafikinspektören Mats Molander, numera chefsåklagaren Ola Nilsson, hovrättsassessorn Jan Petersson, numera rådmannen Hans Sjöberg, poliskommissarien Gunnar Tåveby och byråchefen Hans Wranghult.

Vägras körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort på grund av trafikbrott, opålitlighet i nykterhetskänseende, allmän brottslighet eller personlig olämplighet i övrigt skall länsstyrelsen eller länsrätten samtidigt bestämma en spärrtid. Spärrtiden utgör hinder mot att utfärda ett nytt körkort.

Vid grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott och medicinska hinder kan polismyndigheten eller åklagaren besluta att körkortet skall omhändertas genast eller sedan analysbevis har erhållits.

Har körkortet omhändertagits skall länsrätten pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Körkortet skall återkallas tills vidare också i andra fall där fråga om återkallelse har kommit upp och det är sannolikt att körkortet kommer att återkallas slutligt. Beslut om slutlig återkallelse på grund av brott får dock inte meddelas förrän ansvarsfrågan har blivit slutligt avgjord.

Bestämmelser om domstolsförfarandet i körkortsmål finns – förutom i KKL – i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar (ändrad senast 1979: 165) och i förvaltningsprocesslagen (1971: 291, ändrad senast 1979: 167).

Länsrätten är domför med en lagfaren domare och tre nämndemän. I vissa fall är länsrätten domför med en lagfaren domare ensam. I fråga om omröstning gäller rättegångsbalkens regler om omröstning i hovrätt, dvs. ledamöterna har individuell rösträtt. Körkortsmål anhängiggörs i länsrätten efter en anmälan av länsstyrelsen. Någon annan part än körkortshavaren finns inte i processen. Målen förbereds och avgörs efter ett skriftligt förfarande. Muntlig förhandling får hållas när det kan antas vara till fördel för utredningen. Om körkortshavaren begär det skall muntlig förhandling normalt hållas.

Underlag för sin anmälan till länsrätten får länsstyrelsen via ett av rikspolisstyrelsen inom ramen för rättsväsendets informationssystem (RI) särskilt fört ADB-register (KKBEL) över brott som skall antecknas i körkortsregistret. I KBEL registreras domar, beslut, strafförelägganden, förelägganden av ordningsbot och åtalsunderlåtelse avseende de brott som är av betydelse för körkortsfrågan. Länsstyrelsen får också underrättelser från nykterhetsnämnd om alkoholmissbruk av körkortshavare och anmälningar från polisen bl. a. när en körkortshavare har omhändertagits enligt lagen (1976: 511) om omhändertagande av berusade personer m. m. Har polismyndighet eller åklagare beslutat att omhänderta körkort skall länsstyrelsen snarast underrättas om detta och skyndsamt göra anmälan till länsrätten.

Alla anmärkningar mot en körkortshavare som länsstyrelsen får kännedom om föranleder dock inte anmälan till länsrätten. Hos länsstyrelsen sker en sällning och i vissa fall ytterligare utredning. Endast de fall som bedöms böra leda till varning eller återkallelse anmäls.

Frågor om straff för trafikbrott avgörs antingen av polis eller åklagare

genom ordningsbots- resp. strafföreläggande eller av allmän domstol genom dom. Enligt 40 § åklagarinstruktionen (1974:910, ändrad senast 1977:410) bör åklagare meddela den misstänkte ett strafföreläggande i stället för att väcka åtal om det finns förutsättningar för att meddela ett föreläggande. Motsvarande anses gälla för polisen i fråga om ordningsbots-föreläggande.

Bestämmelserna om strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot finns i 48 kap. rättegångsbalken. Strafföreläggande får användas beträffande brott för vilka det inte är föreskrivet svårare straff än böter, dock inte normerade böter, eller dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Som allmän begränsning gäller dessutom att det bötesstraff som får föreläggas inte får överstiga 60 dagsböter. I strafföreläggande får – utöver bötesstraff – endast tas upp särskild rättsverkan av brottet. Föreläggande av ordningsbot får utfärdas för sådana brott för vilka det är stadgat böter omedelbart i penningar och för vilka riksåklagaren har bestämt ordningsbot. Godkänns inte strafföreläggandet eller föreläggandet av ordningsbot får åklagaren väcka åtal vid allmän domstol.

De nämnda begränsningarna innebär att grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning inte kan avgöras genom ordningsbots- eller strafföreläggande. Däremot kan rattonykterhet numera beivras genom strafföreläggande. I de flesta fall anses dock detta brott så allvarligt att strafföreläggande inte bör användas. Endast lindrigare fall av rattonykterhet torde därför beivras genom strafföreläggande (jfr prop. 1975/76: 148, JuU 1976/77: 11, rskr 1976/77: 90).

I prop. 1975/76: 155 avstyrktes ett förslag från trafikmålskommittén i betänkandet Rätten till ratten (SOU 1972: 70–72) att frågan om återkallelse av körkort skulle kunna avgöras genom strafföreläggande och att vissa körkortsmål skulle flyttas över till allmän domstol. Riksdagen uttalade emellertid att allmän domstol borde besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i saken. Riksdagen uttalade vidare att de viktigaste fallen torde vara grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och rattonykterhet, allvarligare fall av smitning samt vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott. Handläggningen av körkortsingripanden mot förare, som genom upprepade trafikförseelser hade visat sig olämpliga som förare, borde däremot ligga kvar hos länsrätt. Vid sin prövning av frågan fäste riksdagen särskild vikt vid den enskildes rättstrygghet och trafiksäkerhetsaspekterna. Som skäl för överflyttningen anfördes främst att principerna om muntlighet och omedelbarhet skulle bli tillämpliga och att saken kunde bedömas i ett sammanhang på ett väsentligt tidigare stadium än nu. Därmed borde större rättssäkerhet kunna uppnås. Riksdagen uttalade vidare att det för den enskilde måste framstå som rimligt att frågan om återkallelse av körkortet avgjordes i ett sammanhang med trafikbrottet och inte som nu i förekommande fall sedan månader förflutit från det att domen vann laga kraft. Vikt lades också vid att den

allmänna domstolen fick möjlighet att avväga de straffrättsliga påföljderna mot körkortsingripandena och att domstolen regelmässigt har en ingående personutredning i trafikmålen. Riksdagen anslöt sig till uppfattningen att körkortsåterkallelser inte skulle få avgöras genom strafförelägganden.

I sitt beslut förutsatte riksdagen att vissa gränsdragningsproblem kunde komma upp i sammanhanget. Även andra frågor, såsom spörsmålet rörande behovet av följdändringar i annan lagstiftning, fordrade enligt riksdagen ytterligare överväganden. Härmed sammanhängande frågor borde därför utredas ytterligare. Med anledning härav lämnades såsom jag tidigare har nämnt körkortsutredningen tilläggsdirektiv att utreda dessa frågor. I sitt betänkande ger utredningen synpunkter på gränsdragningen vid en överflyttning av vissa körkortsmål från allmän förvaltningsdomstol till allmän domstol. Betänkandet innehåller förslag till sådana mera centrala författningsbestämmelser som skulle bli nödvändiga vid en överflyttning. Utredningen har emellertid också gjort en samlad bedömning av för- och nackdelarna med en överflyttning och därvid kommit till den slutsatsen att nackdelarna överväger.

2.2.2 Gränsdragningen

Vad först gäller gränsdragningen mellan de trafikbrott som bör föranleda att allmän domstol eller allmän förvaltningsdomstol prövar körkortsfrågan utgår utredningen från reglerna om ordningsbots- och strafföreläggande. Som har framgått tidigare kan flertalet grupper av trafikbrott avgöras genom ordningsbots- eller strafföreläggande och således utan medverkan av domstol. Bara om föreläggandet inte godkänns behöver ansvarsfrågan underställas domstolens prövning. Detta skapar enligt utredningen ett problem av principiell natur, nämligen om en körkortshavare genom att inte godkänna föreläggandet bör kunna påverka vilken domstol – länsrätt eller tingsrätt – som skall avgöra körkortsfrågan. Ett sådant system kan enligt utredningens mening inte accepteras. Utredningen avvisar också den lösningen på problemet som skulle kunna ligga däri, att tingsrätten får pröva körkortsfrågan bara om stämningsansökningen inte har föregåtts av ett ordningsbots- eller strafföreläggande. Ett sådant system skulle innebära att länsrätt och tingsrätt skulle bli behöriga att pröva körkortsfrågan vid samma typ av trafikbrott, vilket utredningen anser vara olämpligt. Inte heller finner utredningen att det skulle vara en framkomlig väg att föreskriva förbud mot att utfärda ordningsbots- eller strafförelägganden för sådana trafikbrott där allmän domstol bör pröva körkortsfrågan. Detta skulle helt strida mot den hittillsvarande utvecklingen på området, att i allt större utsträckning använda sig av förenklade förfaranden för att beivra vissa brott. Utredningens slutsats blir därför att en överflyttning, om en sådan över huvud bör göras, måste inskränkas till att avse endast sådana körkortsmål där trafikbrottet inte kan avgöras genom ordningsbots- eller strafföreläggande, dvs. grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning. I

fråga om rattonykterhetsbrotten kan som tidigare har framgått strafföreläggande förväntas komma att användas endast i begränsad omfattning. Utredningen anser det därför möjligt att låta allmän domstol pröva körkortsfrågan även vid dessa brott under förutsättning att stämningsansökningen inte har föregåtts av ett strafföreläggande. Man skulle således enligt utredningen kunna bortse från att även länsrätt i vissa undantagsfall kommer att pröva körkortsfrågan vid rattonykterhetsbrott, nämligen när ansvarsfrågan har avgjorts antingen genom strafföreläggande eller genom dom i brottmål där stämningsansökningen till tingsrätten har föregåtts av ett icke godkänt strafföreläggande.

Utredningens överväganden i gränsdragningsfrågan delas av så gott som samtliga remissinstanser som har yttrat sig i den delen. Riksåklagaren har en avvikande mening när det gäller rattonykterhetsbrotten. Eftersom strafföreläggande tillämpas i mycket begränsad utsträckning för detta slag av brott och huvudsakligen då fråga är om mopedkörning av icke körkorthavare skulle enligt riksåklagaren en överflyttning utan inskränkning även när det gäller detta brott inte medföra några större förluster från rationell handläggningssynpunkt. Brottsförebyggande rådet anser att allmän domstol bör kunna pröva körkortsfrågan även vid trafikbrott som får avgöras genom ordningsbots- eller strafföreläggande. Det skulle kunna ske om polis och åklagare gavs befogenhet att med i vissa fall bindande verkan göra en bedömning om körkortspåföljd bör följa eller inte innan föreläggandet utfärdas eller stämningsansökan ges in till rätten. Åklagaren skulle dessutom bestämma om körkortsingripandet skall beslutas av åklagare, allmän domstol eller förvaltningsdomstol. Liknande lösningar har diskuterats men inte tillstyrkts av domstolsverket och Sveriges domareförbund. Nackdelarna anges bl. a. vara att ytterligare en myndighet – åklagarmyndigheten – tvingas fatta ståndpunkt i körkortsfrågan och på ett många gånger bristfälligt underlag samt att systemet framstår som alltför komplicerat.

För egen del vill jag anföra följande om gränsdragningsproblematiken vid en överflyttning.

Utredningen har klaggjort de gränsdragningsproblem som hänger samman med en partiell överflyttning. Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till utredningens överväganden som leder fram till ståndpunkten att allmän domstol inte bör pröva körkortsfrågan vid sådana trafikbrott som kan avgöras genom ordningsbots- eller strafförelägganden. Detta innebär att jag inte kan acceptera förslaget, som har förts fram av några remissinstanser, att låta polis och åklagare i viss utsträckning fatta beslut i körkortsfrågan. Det medför nämligen – såvitt jag kan finna – antingen att förutsättningarna för att utfärda ordningsbots- och strafförelägganden väsentligt minskas eller att polis och åklagare i praktiken beslutar om körkortsingripande. Utöver de invändningar som remissinstanserna själva har fört fram mot förslaget vill jag dessutom särskilt peka på att det förutsätter att

polismannen redan innan ett ordningsbotsföreläggande utfärdas känner till om anmärkningar tidigare har riktats mot den misstänkte. Förslaget framstår därför också som praktiskt ogenomförbart.

Även min slutsats blir således att en överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol kan diskuteras bara vid de trafikbrott som inte kan beivras genom ordningsbots- eller strafföreläggande. När det gäller rattonykterhetsbrotten delar jag riksåklagarens uppfattning att körkortsfrågan borde kunna prövas av allmän domstol vid alla sådana brott utan den inskränkning som utredningen har föreslagit. Det bör påpekas att även med den av mig nu angivna gränsdragningen kommer förvaltningsdomstol att i vissa fall få pröva frågan om körkortsingripande på grund av brott som normalt handläggs av allmän domstol, nämligen i fall då åklagaren har meddelat s. k. åtalsunderlåtelse. Mot bakgrund av det anförda sker mina överväganden i fortsättningen med utgångspunkten att en överflyttning skulle avse körkortsingripanden i mål om grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott och smitning.

2.2.3 Slutsatser

Med sin utgångspunkt i gränsdragningsfrågan, som alltså avsevärt reducerar antalet körkortsmål som skall prövas av allmän domstol, har utredningen gjort en samlad bedömning av för- och nackdelarna med en överflyttning. Utredningen konstaterar därvid att allmän domstol skulle komma att pröva körkortsfrågan bara vid de svåraste trafikbrotten och att den största gruppen skulle utgöras av trafiknykterhetsbrotten. Dessa mål är enligt utredningen i regel okomplicerade både vad gäller ansvars-, påföljds- och körkortsfrågan. De rätts- och trafiksäkerhetssynpunkter som har åberopats för en överflyttning till allmän domstol gör sig därför minst gällande vid dessa körkortsmål. Likaså är enligt utredningen utrymmet för en s. k. påverkansregel, dvs. att låta körkortsingripandet påverka straffmätningen, mycket litet vid trafikbrott. Utredningen ställer sig också tveksam till påståendet att den allmänna domstolen regelmässigt skulle ha någon mer ingående personutredning i dessa brottmål. Däremot anser utredningen att man inte helt kan bortse från den tidsvinst som skulle vinnas genom en gemensam handläggning. Om den allmänna domstolens handläggning inte fördröjs genom att domstolen även skall pröva körkortsfrågan vinner man enligt utredningen alltid den tid som förflyter mellan den allmänna domstolens dom och länsrättens beslut. I mål där interimistiskt beslut har fattats rör det sig i allmänhet om 3–5 veckor efter det att domen har vunnit laga kraft. I andra mål kan det gälla en längre tid. Utredningen anser emellertid att det är fullt möjligt att åstadkomma förbättringar på detta område utan att flytta över handläggningen av körkortsfrågan till allmän domstol. Utredningen anför som exempel att man kan införa regler om förtur hos den allmänna domstolen i mål där den misstänktes körkort är omhändertaget. Vissa förbättringar i fråga om handläggningstiden hos länsrätten torde

enligt utredningen också uppnås genom att länsrätterna bryts ut ur länsstyrelserna. De nackdelar med en överflyttning som utredningen pekar på gäller främst att körkortsingripanden på grund av trafikbrott skulle splittas mellan länsrätter och tingsrätter med resp. överinstanser. Förutom 24 länsrätter och 4 kammarrätter skulle 100 tingsrätter, 6 hovrätter och 2 högsta instanser pröva frågor om körkortsingripanden. Detta kan leda till en minskad enhetlighet i bedömningen. Utredningen befarar också att kompetenskonflikter och informations- och samordningsproblem kan uppstå mellan de olika domstolarna. Utredningens slutsats blir att nackdelarna med en överflyttning är större än fördelarna, särskilt om hänsyn också tas till de förslag till förbättringar av handläggningen av körkortsärenden som utredningen föreslår.

Flertalet av remissinstanserna anser att utredningen har klarlagt för- och nackdelarna med den begränsade överflyttning som har föreslagits. Fördelarna anses ligga främst i värdet av en samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågan med det säkrare underlag som därmed fås. Vidare betonas värdet av att körkortsingripandet kan påverka straffmätningen och att den nuvarande dubbelprocessen undviks. Andra däremot framhåller att körkortsingripandet är en trafiksäkerhetsåtgärd som bör bedömas uteslutande efter det trafikfarliga beteendet, vilket har mycket litet att göra med straffmätningen för regelöverträdelsen. Några ifrågasätter också varför den som får sin körkortsfråga prövad i ett brottmål skall komma lindrigare undan i straffmätningshänseende än den som får körkortsfrågan prövad i annan ordning. Flera instanser framhåller fördelen med att körkortsåterkallelsen kan komma snabbare genom att den tid försvinner som i dag förflyter från den lagakraftvunna brottmålsdomen till beslutet om slutlig återkallelse. Mot detta invänder dock flera att det väsentliga dröjsmålet ligger i tiden från brottet till den lagakraftvunna domen och att de körkortsmål som kan flyttas över är så allvarliga att körkortet oftast är omhändertaget när brottmålet avgörs. Bland nackdelarna framhålls särskilt kompetens- och samordningsproblemen. Bl. a. nämns att två eller flera återkallelsegrunder inte sällan är tillämpliga, t. ex. trafiknykterhetsbrott och opålitlighet i nykterhetshänseende. I dessa fall skulle både allmän domstol och förvaltningsdomstol kunna pröva körkortsfrågan och bestämma spärrtid. Körkortsfrågan skulle då inte kunna avgöras i ett sammanhang utan en ny form av dubbelprocess skulle skapas. En annan nackdel som påtalas av många remissinstanser är uppsplittringen på flera domstolar och den minskade enhetlighet i praxis som skulle kunna bli en följd därav.

Bland de remissinstanser som motsätter sig en överflyttning kan nämnas riksåklagaren, Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, kammarrätten i Jönköping, rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, länsstyrelsernas organisationsnämnd, samtliga länsstyrelser utom en, länsdomstolskommittén, trafiksäkerhetsutredningen samt de flesta organisationerna. Några av dessa remissinstanser ställde sig positiva till en överflyttning i samband

med remissbehandlingen av trafikmålskommitténs betänkande Rätten till rätten. De är bl. a. riksåklagaren, Svea hovrätt, trafiksäkerhetsverket och NTF.

De remissinstanser som förordar en överflyttning är domstolsverket, brottsförebyggande rådet, länsstyrelsen i Malmöhus län, KAK, Statsanställdas förbund, Svenska arbetsgivareföreningen, Sveriges advokatsamfund och Sveriges domareförbund. Domstolsverket, KAK och Sveriges domareförbund anser dock att en överflyttning måste avse alla körkorts-mål och att en sådan ingripande reform kräver ytterligare utredningsarbete.

För egen del kan jag instämma i att en gemensam handläggning av ansvars- och körkortsfrågan har fördelar. En strävan måste emellertid också vara att samtidigt finna regler som är enkla både för den enskilde och för de myndigheter som skall tillämpa dem. Utredningen och remissinstanserna har allsidigt belyst för- och nackdelarna med en partiell överflyttning. Beslutsunderlaget är således nu fylligare än det som förelåg när riksdagen senast prövade frågan. De invändningar som har förts fram mot en sådan överflyttning är allvarliga och kräver ingående överväganden. Jag anser att det mot bakgrund härav är nödvändigt att – som utredningen har gjort – på nytt pröva om skälen för en partiell överflyttning alltjämt har samma bärkraft.

Jag har tidigare förklarat att jag i huvudsak delar utredningens uppfattning om vilka trafikbrott som skulle kunna föranleda att den allmänna domstolen prövar även körkortsfrågan. Jag kan också ansluta mig till bedömningen att de skäl som talar för en överflyttning är mindre starka just när det gäller dessa körkorts-mål. När det gäller grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott och smitning av allvarligare beskaffenhet är det nämligen oftast klart att körkortet skall återkallas. En gemensam handläggning av ansvars- och körkortsfrågan kan därför sällan påverka denna bedömning, såvida man inte ändrar förutsättningarna för en återkallelse i dessa fall. Några sådana förslag vill jag dock inte ställa mig bakom. Jag vill också framhålla att körkortet oftast redan är omhändertaget eller återkallat tills vidare när den allmänna domstolen dömer i mål om trafiknykterhetsbrott, vilka brott utgör den helt övervägande delen bland de mål som kan komma i fråga för en överflyttning.

Önskemålen om en avvägning mellan straff och körkortsingripande och om en snabbare handläggning av återkallelsefrågan kan dessutom tillgodoses inom ramen för det nuvarande systemet. Jag återkommer till dessa frågor (avsnitt 2.3 och 2.8.2).

Enligt min mening vinner man således inte några betydande fördelar, som inte kan nås på annat sätt, genom en överflyttning till allmän domstol.

En överflyttning av endast vissa körkorts-mål medför dessutom flera nackdelar. Jag tänker då särskilt på att en sådan överflyttning innebär att en ny form av dubbelprocess skapas. Den uppkommer i de särskilda fall

där körkortshavaren har andra anmärkningar riktade mot sig än det trafikbrott som föranleder att den allmänna domstolen skall pröva körkortsfrågan. I dessa fall skulle både den allmänna domstolen och förvaltningsdomstolen bli behöriga att pröva körkortsfrågan. Denna skulle därför inte vara slutligt avgjord förrän båda domstolarna har gjort sin bedömning. Den nya formen av dubbelprocess skulle alltså ta sig uttryck i att själva körkortsfrågan delades mellan två domstolar. En sådan ordning framstår för mig som klart olämpligare än den nuvarande uppdelningen av ansvars- och körkortsfrågan. Det måste vara ett berättigat krav från körkortshavaren att hela körkortsfrågan avgörs i ett sammanhang av samma myndighet.

Enligt min mening kan denna form av dubbelprocess undvikas bara om den allmänna domstolen får pröva körkortsfrågan i hela dess vidd. Det innebär att domstolen måste beakta alla omständigheter som är av betydelse för körkortsinnehavet och kunna åberopa alla de återkallelsegrunder som blir tillämpliga vid en sådan bedömning.

Dessa överväganden leder emellertid fram till en annan fråga som måste uppmärksammas, nämligen uppsplittringen av likartade frågor om körkortsingripanden på olika domstolar med skilda överinstanser. Det innebär bl. a. att högsta domstolen och regeringsrätten blir prejudikatinstanser i samma typer av körkortsmål. Den enda skillnaden mellan målen blir att grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott eller smitning ingår bland de anmärkningar som den allmänna domstolen har prövat. Denna lösning är således principiellt oriktig och motverkar en enhetlig rättstillämpning. Ett sådant system skulle dessutom skapa praktiska svårigheter och förvirring för såväl enskilda som domstolar och andra myndigheter.

Sammanfattningsvis har jag således kommit fram till att en överflyttning av endast vissa körkortsmål till den allmänna domstolen skulle kunna ske enligt två alternativ, som emellertid båda har betydande nackdelar. Det ena alternativet är att den allmänna domstolen får pröva körkortsfrågan enbart med beaktande av det trafikbrott för vilket domstolen samtidigt dömer. Det innebär att hela körkortsfrågan inte kan avgöras i ett sammanhang med följd att körkortshavaren löper risk att få genomföra ytterligare en process i förvaltningsdomstolen. Det andra alternativet är att den allmänna domstolen får beakta alla omständigheter som är av betydelse för körkortsfrågan och tillämpa de återkallelsegrunder som vid denna allsidiga bedömning blir aktuella. Det innebär att i huvudsak samma typ av körkortsmål avgörs i vissa fall av allmän domstol i andra av allmän förvaltningsdomstol. Inget av dessa alternativ är acceptabelt, vare sig från principiella eller praktiska synpunkter.

En uppsplittring av körkortsfrågan på två domstolar leder även till andra komplikationer. Detta framgår bl. a. av att författningsförslagen i överflyttningsoptionen blir invecklade och svåröverskådliga. Om de genomförs skulle de utan tvivel ge upphov till betydande svårigheter vid den praktiska tillämpningen.

Med hänsyn till vad jag nu har anfört måste jag ansluta mig till utredningens och flertalet remissinstansers bedömning att nackdelarna med en partiell överflyttning är större än fördelarna. Enligt min mening framgår det klart av det material som nu har lagts fram att frågor om körkortsingripanden bör avgöras i ett sammanhang och av samma myndighet. Riksdagen har inte uttalat sig för att de allmänna domstolarna bör handlägga alla mål om körkortsingripanden, dvs. även sådana som inte har något samband med trafikbrottslighet. Det har inte heller varit utredningens uppgift att överväga en så genomgripande förändring av domstolarnas målområden. Några remissinstanser för visserligen fram tanken på en sådan överflyttning men påpekar samtidigt att frågan rymmer så många aspekter att den kräver ett särskilt utredningsarbete innan ett ställningstagande kan göras.

Enligt min mening finns det flera skäl mot att nu ta upp till diskussion en fullständig överflyttning av körkortsmålen till allmän domstol. Jag tänker då på det förhållandet att länsdomstolarna nyligen har brutits ut från länsstyrelserna och omvandlats till fristående allmänna förvaltningsdomstolar. Jag lägger också stor vikt vid de förslag till förbättringar som jag kommer till i det följande. Jag vill här särskilt peka på förslaget att låta den allmänna domstolen få ta hänsyn till ett körkortsingripande (2.3) och att ge förvaltningsdomstolen möjlighet att snabbare fatta beslut i återkallelsefrågan (2.8.2). Även mitt förslag att införa ett allmänt ombud i körkortsprocessen (2.5.2) är ägnat att effektivisera handläggningen och skapa ökad trygghet för att såväl rättssäkerhets- som trafiksäkerhetsaspekterna tillgodoses. Sammantagna innebär dessa reformer – däribland omvandlingen av länsrätterna till fristående förvaltningsdomstolar – att flera av de fördelar som man tidigare har anfört för en överflyttning av vissa körkortsmål till tingsrätten ändå kan uppnås. Läget är därmed väsentligt annorlunda nu än för några år sedan, vilket också framgår av att remissopinionen numera till den övervägande delen är för att reformer sker inom ramen för det nuvarande systemet. Jag är dock medveten om att den nuvarande ordningen även i fortsättningen kan komma att uppvisa vissa brister. Det är därför angeläget att utvecklingen på området följs uppmärksamt. Innan man har en längre tids erfarenhet av hur reformerna har slagit ut i praktiken anser jag det emellertid inte möjligt att göra en rättvisande avvägning mellan för- och nackdelar med en överflyttning av alla körkortsmål till allmän domstol. Till bilden hör givetvis också att en sådan reform kan bli kostnadskrävande. Den kan komma att fordra ytterligare resurser både till de allmänna domstolarna och till åklagarväsendet. Jag är därför inte beredd att nu vidareföra frågan om en överflyttning av körkortsmålen.

2.3 Körkortsåterkallelseens inverkan vid bestämmande av brottspåföljd m. m.

2.3.1 Allmänna utgångspunkter

En allmän strävan bör vara att öka möjligheterna till en mera nyanserad rättsskipning. Denna strävan var också som jag tidigare har nämnt ett av de grundläggande motiven för 1976 års principbeslut om överflyttning av vissa körkortsmål till de allmänna domstolarna. Man ville skapa förutsättningar för att de straffrättsliga åtgärderna och körkortsingripandena i vissa fall skall kunna avvägas mot varandra. Jag behandlar i det följande denna fråga med utgångspunkt i den bedömning som jag har gjort i överflyttningsfrågan.

Utredningen har i denna del motiverat sitt ställningstagande med att en sådan avvägning knappast är intressant vid de vanliga trafikförseelserna, som regelmässigt föranleder böter till belopp som inte tillåter någon jämkning med hänsyn till körkortsfrågan. När det gäller de brott som regelmässigt föranleder frihetsstraff och varibland rattfylleri är den helt dominerande gruppen framhåller utredningen att straffmätningen är ytterst schablonmässig. Enligt utredningen torde ett beaktande av utgången i körkortsfrågan inte kunna tillåtas leda till att straffminimum underskrids. Utrymmet för den avsedda avvägningen blir alltså mycket litet i rattfyllerifallen. Ett något större utrymme kan enligt utredningen finnas i mål om grov vårdslöshet i trafik eller grova fall av smitning men antalet fall av detta slag är mycket begränsat.

Utredningen har vid sin bedömning utgått från nuvarande regler och praxis vid bestämmande av brottspåföljd. Enligt min mening kan emellertid ett slutligt ställningstagande till hithörande frågor inte ske utan att man samtidigt beaktar att det under mer än 20 år har pågått strävanden att skapa en mera nyanserad påföljdsbestämning i rattfyllerimålen, vilka i enlighet med vad utredningen har angett utgör den helt dominerande målgruppen av intresse i detta sammanhang. Vad som därvid har stått i blickpunkten har framför allt varit frågan om tillämpning av påföljder som innebär kriminalvård i frihet. Inom ramen för dessa strävanden har stor vikt lagts vid att skapa förutsättningar för att den allmänna domstolen i vissa fall skall kunna beakta brottets konsekvenser i körkorts hänseende för den tilltalade, i synnerhet när ett beslut om körkortsåterkallelse hindrar eller medför avsevärd svårighet i hans yrkesverksamhet. Jag fäster stor vikt vid dessa strävanden och det är också mot denna bakgrund som riksdagens uttalande i 1976 års principbeslut måste ses.

Fastän jag som nyss angetts insämrar i utredningens slutsats att körkortsingripanden även i fortsättningen skall vara en uppgift för förvaltningsdomstolarna, anser jag mot den angivna bakgrunden att ett förslag härom bör kompletteras med en lösning för hur körkortsingripande och brottspåföljd skall kunna avvägas mot varandra. Enligt min mening är

nämligen en sådan avvägning möjlig även inom ramen för en ordning som innebär att körkortsingripandena behandlas av förvaltningsdomstolarna.

Som en bakgrund till mina överväganden i denna fråga måste först redovisas nuvarande regler och praxis i fråga om bestämmande av påföljd för de trafikbrott som nu är av intresse samt de framlagda förslag till ändringar som har betydelse i sammanhanget. I denna del har jag samrått med chefen för justitiedepartementet.

2.3.2 Nuvarande regler och praxis vid bestämmande av påföljd för grovre trafikbrott

I överensstämmelse med den traditionella systematiken i svensk strafflagstiftning upptar lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) i sina straffsatser endast de allmänna straffen böter och fängelse. Övriga brottspåföljder anges inte i straffskalan men kan tillämpas enligt de allmänna bestämmelserna härom i BrB. Enligt huvudregeln i 1 kap. 7 § BrB skall domstolen, med iakttagande av vad som krävs för att upprätthålla allmän laglydnad, fästa särskilt avseende vid att påföljden skall vara ägnad att främja den dömdes anpassning i samhället.

För normalfallet av *vårdslöshet i trafik* finns enligt 1 § första stycket TBL endast böter i straffskalan. Den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har visat grov oaktsamhet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom döms emellertid enligt andra stycket för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år. I sådana fall bestäms enligt praxis endast undantagsvis annan påföljd än fängelse. Som körkortsutredningen har angett tillämpas bestämmelsen förhållandevis sällan. Under år 1977, då drygt 14 500 straff för vårdslöshet i trafik utdömdes, dömdes till fängelse i endast 60 fall.

Bestämmelserna om *trafiknykterhetsbrott* finns i 4 § TBL. Lagrummet skiljer mellan två brottstyper, ett grovre brott som regleras i 1 mom. och ett lindrigare som regleras i 2 mom.

Enligt 1 mom. första stycket inträder ansvar för rattfylleri när en förare av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. I tredje stycket finns en presumptionsregel som innebär att den som har fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille skall anses ha varit så påverkad under färden att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. Om föraren har varit så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet, inträder enligt 1 mom. andra stycket samma straffansvar som för rattfylleri. Någon promilleregeln finns inte för detta fall.

Ansvar enligt 2 mom. inträder när föraren har framfört motordrivet

fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter färden uppgick till minst 0,5 men ej till 1,5 promille, utan att det kan styrkas att han varit så påverkad att ansvar för rattfylleri kan ådömas. Denna brottstyp, som i praxis kallas rattonykterhet, är alltså konstruerad uteslutande som en promilleregeln och subsidiär till det svårare brottet rattfylleri.

I 3 mom. undantas från promillereglernas tillämpning förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Normalpåföljden för rattfylleri har alltsedan tillkomsten av 1934 års trafiknykterhetslagstiftning varit fängelse. Numera bestäms i allmänhet fängelsestraffet till en eller två månader. Böter som enda påföljd får enligt 4 § 1 mom. TBL användas bara när omständigheterna anses mildrande. Bestämmelsen om mildrande omständigheter har huvudsakligen fått sitt användningsområde i sådana fall då rattfylleribrottet inte har ansetts ägnat att medföra någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten. I praxis har bestämmelsen i huvudsak kommit att användas vid rattfylleri med moped.

Vad angår tillämpningen av en påföljd som innebär kriminalvård i frihet vid rattfylleri har särskilt under tiden före ikraftträdandet av BrB praxis varit mycket restriktiv. Under treårsperioden närmast före BrB:s ikraftträdande år 1965 motsvarade vid trafiknykterhetsbrott antalet villkorliga domar med eller utan övervakning endast något över en procent av antalet ovillkorliga frihetsstraff. I de fall då påföljden inte kunde stanna vid böter tillämpades sålunda annan påföljd än ovillkorligt fängelsestraff endast i rena undantagsfall.

Ikraftträdandet av BrB med dess mera differentierade påföljdssystem medförde inte omedelbart någon mera påtaglig förändring. Efter hand har emellertid kunnat iakttas en klar tendens till ökad nyansering i valet av påföljd för rattfylleri. Under de senaste åren har sålunda det årliga antalet domar till kriminalvård i frihet (inkl. villkorlig dom) eller annan vård motsvarat ca 17–18 procent av antalet domar för rattfylleri där annan påföljd än böter har tillämpats. Ledande för rättsutvecklingen torde i detta liksom i andra sammanhang ha varit den praxis som tillämpats av högsta domstolen, som i ett förhållandevis stort antal fall efter år 1965 har prövat frågor om påföljd för rattfylleri. Högsta domstolens praxis har brukat sammanfattas så att den normala påföljden för rattfylleri utan mildrande omständigheter är frihetsstraff men att skyddstillsyn kan tillämpas när det föreligger ett klart vårdbehov i förening med påtaglig risk för att ett frihetsberövande skulle medföra försvårad anpassning. I ett par fall under senare år då speciella omständigheter har ansetts föreligga har högsta domstolen bestämt påföljden för rattfylleri till villkorlig dom jämte böter.

Vid rattonykterhet tillämpas huvudsakligen bötesstraff på 40–100 dagsböter. Under åren 1977–1978 dömdes i ca 2 procent av antalet fall till fängelse eller annan påföljd.

För s. k. *smitning* kan enligt 5 § TBL dömas till fängelse i högst ett år

eller böter. Fängelse tillämpas enligt praxis endast i mycket grova fall (ca 100 om året).

Från straffbestämmelsen om *olovlig körning* bortses i detta sammanhang.

2.3.3 Vissa bestämmelser om nedsättning och uteslutning av påföljd

Bestämmelser om nedsättning och uteslutning av påföljd finns i 33 kap. BrB. Där behandlas bl. a. frågor om bestämmande av påföljd för brott som har begåtts under inflytande av sinnessjukdom e. d. (2 §). Enligt 4 § första stycket får, när någon har begått brott innan han har fyllt 21 år, efter omständigheterna dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för brottet. Detsamma gäller när brottet har begåtts under inflytande av psykisk abnormitet. Om synnerliga skäl föreligger och hinder uppenbarligen inte möter av hänsyn till allmän laglydnad får enligt andra stycket även i annat fall dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för brottet. Om det på grund av särskilda omständigheter bedöms som uppenbart att någon påföljd för brottet inte är erforderlig, kan enligt tredje stycket påföljd helt efterges. Tillämpningsområdet för andra och tredje styckena är starkt begränsat.

Någon bestämmelse som ger stöd för att domstolen vid bestämmande av brottspåföljd skall kunna beakta brottets konsekvenser i körkortshänsyn finns inte. Endast på ett område har uttryckligen föreskrivits att domstolen vid straffmätningen skall beakta en sanktion för brottet som den inte själv disponerar över i samband med lagföringen. Det gäller sanktioner som arbetsgivare kan besluta om inom ramen för ett anställningsförhållande. För sådana fall föreskrivs i 33 kap. 9 § att vid bestämmande av straff för brott av arbetstagare hänsyn kan tas till avskedande eller annan följd av brottet som är medgiven enligt arbetsavtalet eller enligt författning som gäller för anställningsförhållandet. Därvid får böter eller disciplinstraff som annars skulle ha ådömts efterges helt. Bestämmelsen är tillämplig även i fråga om uppdragstagare.

Domstolen har enligt den nu berörda bestämmelsen möjlighet att beakta avskedande eller annan sanktion som är medgiven enligt avtal eller författning oavsett om denna vid tidpunkten för brottmålets avgörande har beslutats av arbetsgivaren eller inte. I förarbetena till bestämmelsen, som tillkom i samband med att det s. k. ämbetsansvaret avskaffades, har uttalats (prop. 1975: 78 s. 163) att det normalt inte torde föreligga några svårigheter för domstolen att bedöma om gärningen kan komma att föranleda avskedande. Därvid har hänvisats till den möjlighet som föreligger för domstolen att vid behov inhämta yttrande i frågan från arbetsgivaren.

2.3.4 Framställningar om ändringar

Trafiknykterhetskommittén

Frågan om ändring av regler och praxis när det gäller påföljder för trafiknykterhetsbrott har som förut har angetts varit föremål för diskussion sedan lång tid tillbaka. År 1957 tillkallades sakkunniga för översyn av den aktuella lagstiftningen. De sakkunniga avlämnade betänkandet (SOU 1963: 72) Nykterhet i trafik, som emellertid inte bedömdes kunna läggas till grund för några omedelbara lagstiftningsåtgärder. Den fortsatta utredning som ansågs nödvändig anförtröddes åt 1966 års trafiknykterhetskommitté, som har avlämnat betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970.

Förslaget från 1966 års trafiknykterhetskommitté har legat till grund för 1974 års lagstiftning om de s. k. tillbakaräkningsreglerna vid trafiknykterhetsbrott (prop. 1974: 154, JuU 1974:37, rskr 1974: 352), 1976 års lagstiftning om alkoholutandningsprov (prop. 1975/76: 162, JuU 1976/77: 15, rskr 1976/77: 94) och 1978 års lagstiftning om trafiknykterhetsreglernas tillämpning på traktor utan släpfordon och motorredskap (prop. 1977/78: 77, JuU 1977/78: 21, rskr 1977/78: 156). I kvarstående delar innebär förslaget bl. a. att promillegränsen för rattfylleri skall sänkas från 1,5 till 1,2 promille samt att den nuvarande normalpåföljden för rattfylleri – fängelse en–två månader – i stor utsträckning skall ersättas av i första hand skyddstillsyn i förening med nykterhetsvårdande föreskrifter men i vissa fall även villkorlig dom i kombination med böter.

Kommittén har också ägnat stor uppmärksamhet åt körkortsåterkallelsens betydelse i sanktionssystemet för trafiknykterhetsbrott. Enligt kommittén finns det fog för att hävda att de straffrättsliga påföljderna och körkortsåterkallelserna vid trafiknykterhetsbrott till sin principiella innebörd sammanfaller. Otivelaktigt framstår körkortsåterkallelse vid trafiknykterhetsbrott såväl för allmänheten som för den som själv står under tilltal rent faktiskt som en brottspåföljd. Kommittén menar att det ter sig egenartat och ibland orimligt att körkortsåterkallelsen, som ofta är den tyngst vägande sanktionen, över huvud taget inte berörs i rättegången. Den som drabbas relativt hårt av en körkortsåterkallelse bör enligt kommittén ha större möjligheter än annars att få en mildare påföljd enligt BrB. Kommittén drar här en parallell med reglerna i utlänningslagstiftningen om att förvisning av utlänning, som fälls till ansvar för brott, skall beaktas vid bestämmande av straffet samt med de då gällande bestämmelserna om att den förlust som ämbetsman lider genom att avsättning eller suspension ådöms honom skall beaktas vid bestämmande av annan påföljd för brottet.

Ett stort antal instanser – bl. a. RÅ, hovrätten över Skåne och Blekinge samt Sveriges advokatsamfund och Föreningen Sveriges tingsrättsdomare – uttalade vid remissbehandlingen av betänkandet sin anslutning till kommitténs uppfattning om sambandet mellan den straffrättsliga påföljden och körkortsingripandet.

Brottsförebyggande rådets kriminalpolitiska arbetsgrupp

Den kriminalpolitiska arbetsgruppen inom brottsförebyggande rådet (BRÅ) har i november 1977 lagt fram rapporten (1977: 7) Nytt straffsystem – Idéer och förslag. Rapporten – som har karaktären av en idéskiss och inte innehåller några utarbetade lagförslag – omfattar en allmän översyn av det svenska straffrättsliga systemet. Den ligger delvis till grund för de direktiv som har lämnats de båda kommittéer som dåvarande chefen för justitiedepartementet under våren 1979 har tillkallat för att utreda vissa frågor om fängelse och kriminalvård i anstalt (fängelsestraffkommittén, Ju 1979: 04) resp. kriminalvård i frihet m. m. (frivårdskommittén, Ju 1979: 05).

Ett särskilt avsnitt av rapporten har ägnats åt frågan om förutsättningarna för att domstolen vid sin påföljdsbestämning skall kunna ta hänsyn till sådana sanktioner som har ålagts den dömda eller kommer att åläggas honom på grund av brottet och som domstolen inte själv disponerar över i samband med lagföringen. Arbetsgruppen nämner i detta sammanhang särskilt körkortsåterkallelse på grund av trafikbrott.

Arbetsgruppen säger sig inte känna till i vilken utsträckning domstolarna vid påföljdsbestämningen tar hänsyn till sådana ytterligare konsekvenser av brottet som det här gäller. Gruppen har emellertid svårt att tro att det finns någon enhetlig praxis i detta avseende. Bortsett från 33 kap. 9 § BrB finns det nämligen inga klara regler eller anvisningar om att sådana hänsyn skall tas.

Enligt arbetsgruppens mening är det en riktig tanke att försöka kontrollera denna typ av sanktionskumulation. Gruppen framhåller att körkortsindragning bara är ett – låt vara kanske det mest uppenbara – exemplet på sådan kombination. I ett kommande utredningsarbete skulle man enligt gruppen kunna försöka kartlägga sådana mer eller mindre formella tilläggsstraff. Även om man skulle lyckas göra det är det dock knappast möjligt att genom lagstiftning i detalj samordna dem med den direkta påföljdsbestämningen. Den lösning som ligger närmast till hands är enligt gruppen att genom ett allmänt stadgande föreskriva att domstolarna skall kunna utdöma lägre påföljd med hänsyn till sådana andra följder som har drabbat eller kommer att drabba gärningsmannen på grund av brottet. Gruppen framhåller att en lösning av detta slag har valts i Finland genom nytilkomna bestämmelser om straffmätning i den finska strafflagen. Avslutningsvis framhåller gruppen att den närmare utformningen av regler för att komma till rätta med sanktionskumulation kräver noggrant övervägande för att man skall nå en lämplig avvägning mellan å ena sidan intresset att undvika stötande sanktionskumulation och å den andra vikten av att inte öppna vägen för en social diskriminering.

De synpunkter som har redovisats av arbetsgruppen har inte föranlett någon erinran vid remissbehandlingen av rapporten.

2.3.5 Förslag till reglering

Som framgår av den redogörelse som jag har lämnat nu torde det vara en allmän uppfattning att förutsättningar bör skapas för att domstolen i vissa fall skall kunna beakta ett förväntat beslut om körkortsåterkallelse i samband med att den bestämmer påföljd enligt BrB för ett trafikbrott. Frågan har aktualitet främst när det gäller trafiknykterhetsbrotten, och den har tidigare i den kriminalpolitiska debatten brukat kopplas samman med trafiknykterhetskommitténs förslag från år 1970 om en mera allmän övergång till främst skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter som normalpåföljd för rattfylleri.

F. n. pågår en allmän översyn av det straffrättsliga sanktionssystemet i BrB genom de förut nämnda kommittéerna, som har tillkallats för att pröva frågor om fängelse och kriminalvård i anstalt resp. frågor om kriminalvård i frihet och alternativ till frihetsstraff. Mot denna bakgrund torde en mera generell lösning i enlighet med trafiknykterhetskommitténs förslag inte f. n. vara aktuell. Jag vill i denna del särskilt hänvisa till att fängelsestraffkommittén i enlighet med sina direktiv med förtur har behandlat frågan om en sänkning av den nuvarande minimitiden för fängelsestraff. Kommitténs förslag finns i delbetänkandet (SOU 1980: 1) Fjorton dagars fängelse. Ett genomförande av förslaget kan antas få betydelse även när det gäller straff för rattfylleri. Frågan om utformningen av kriminalvård i frihet utreds av den andra av de båda kommittéerna, som därvid skall ägna särskild uppmärksamhet åt spörsmålet om i vad mån sådan vård skall kunna kombineras med föreskrifter om nykterhetsvård eller läkarvård. Till vad som har sagts nu kommer att den av trafiknykterhetskommittén åsyftade nyanseeringen av påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott till viss del har kunnat ske genom den fortlöpande utveckling av rättspraxis som jag nyss har berört (avsnitt 2.3.2).

Det pågående utredningsarbetet på det straffrättsliga området bör dock enligt min mening inte hindra att man i detta sammanhang reglerar de fall där det för det allmänna rättsmedvetandet framstår som uppenbart att en körkortsåterkallelse bör tillmätas betydelse när brottspåföljd bestäms. En körkortsåterkallelse medför givetvis inte sällan svårigheter för den som drabbas därav, bl. a. vad gäller möjligheterna att utföra arbete. Det är dock, som jag strax kommer tillbaka till, inte lämpligt att utforma en regel som tar hänsyn till varje olägenhet som kan uppstå till följd av körkortsåterkallelsen. De situationer som jag tänker på är i stället sådana där återkallelsen medför hinder eller allvarig svårighet för den dömda i yrkesutövningen. En sådan lösning är också väl i linje med de principer som ligger till grund för den nuvarande bestämmelsen i 33 kap. 9 § BrB, vilken medger att hänsyn vid påföljdens bestämmande tas till avskedande eller någon annan arbetsrättslig konsekvens av brottet som efter lagföringen kan komma att inträda genom beslut av arbetsgivaren eller i vissa fall av statens ansvarsnämnd.

Det kan naturligtvis hävdas att en lösning efter dessa linjer innebär att man alltför snävt avgränsar det område inom vilket hänsyn till en förväntad körkortsåterkallelse skall få tas vid bestämmande av brottspåföljden. Det torde emellertid av flera skäl vara vanskligt att gå längre på denna väg än vad som föranleds av en analogi med den redan gällande bestämmelsen i 33 kap. 9 § BrB. Den övergripande frågan om vilka omständigheter som skall beaktas vid val av påföljd och straffmätning utreds sålunda f. n. av den tidigare nämnda fängelsestraffkommittén. Resultatet av denna utredning bör inte föregripas. En mera allmän bestämmelse om att det men som den dömda lider av en körkortsåterkallelse skall beaktas vid påföljdens bestämmande synes föra för långt även av andra orsaker. För rattfylleri – det brott som är av det helt dominerande intresset i detta sammanhang och för vilket körkortsåterkallelse i princip är obligatorisk – döms sålunda i praxis vanligen till fängelse på den lägsta tid som f. n. är medgiven, dvs. fängelse en månad. Om körkortsåterkallelsen, som ju för flertalet medborgare innebär en mycket allvarlig påfrestning, alltid skulle beaktas vid påföljdens bestämmande, skulle detta i praktiken leda till att man går ifrån fängelse som normalpåföljd för rattfylleri. Enligt min mening saknas det underlag för en så långtgående reform.

En ny bestämmelse i ämnet torde däremot i andra avseenden böra få en mera allmän räckvidd än vad som föranleds av önskemålet om en avvägning mellan körkortsåterkallelse å ena sidan och påföljdval och straffmätning i grövre trafikbrottmål å den andra. Den bör inte inskränkas till att avse enbart trafikbrott. Vidare bör även andra beslut av myndighet på grund av ett brott få beaktas i fall då beslutet är ägnat att hindra den dömda eller medföra synnerlig svårighet för honom i hans yrkes- eller näringsverksamhet. Jag tänker här på fall där brottet leder till att exempelvis yrkeslegitimation, auktorisation eller tillstånd till viss näringsverksamhet återkallas för den dömda. Beslut av sådant slag torde i allmänhet beaktas redan enligt nuvarande rättspraxis, och en uttrycklig föreskrift härom ligger helt i linje med principerna bakom 33 kap. 9 § BrB. Med myndighet i den mening som har angetts nyss bör i så fall likställas samfund eller annan inrättning som enligt föreskrift i författning meddelar auktorisation eller annat motsvarande beslut, t. ex. handelskamrarna och Sveriges advokatsamfund.

En ny bestämmelse av den innebörd som har skisserats här bör på samma sätt som den nuvarande bestämmelsen i 33 kap. 9 § BrB vara fakultativ. Den bör alltså öppna möjlighet för domstolen att beakta ett redan meddelat eller kommande beslut men inte pålägga den en skyldighet att göra detta i samtliga fall. Vid t. ex. trafikbrott kan det som regel knappast komma i fråga att beakta ett kommande beslut om körkortsåterkallelse i fall där brottet endast föranleder böter.

De intressen som jag har angett nu tillgodoses, om 33 kap. 9 § förses med ett tillägg av den innebörden att vid bestämmande av påföljd för ett brott

hänsyn får tas till beslut som till följd av brottet har meddelats eller kan förutses komma att meddelas av myndighet och som är ägnat att hindra den dömda eller medföra synnerlig svårighet för honom i hans yrkes- eller näringsverksamhet. Med myndighet bör som förut har nämnts likställas samfund eller annan inrättning som enligt föreskrift i författning meddelar auktorisation eller annat motsvarande beslut. Jag förordar efter samråd med chefen för justitiedepartementet en reglering efter dessa linjer. Till bestämmelsens närmare innebörd återkommer jag i specialmotiveringen.

De särskilda beslut av myndighet, samfund eller inrättning som enligt den nu förordade bestämmelsen skall kunna beaktas i brottmålet kan i allmänhet meddelas först efter domen. Beträffande körkortsåterkallelse är detta enligt de nuvarande reglerna alltid förhållandet utom i det undantagsfallet att omständigheterna är sådana att den dömda oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon. Som jag senare kommer att utveckla närmare (2.8.2) föreslår jag emellertid att förvaltningsdomstolen skall få ökad möjlighet att besluta om återkallelse innan brottmålsdomen föreligger. Även sådana beslut av arbetsrättslig karaktär som enligt 33 kap. 9 § i dess nuvarande lydelse kan beaktas kan i allmänhet inte meddelas förrän det finns en dom i ansvarsfrågan. Vid riksdagsbehandlingen av ämbetsansvarsreformen påpekades att detta förhållande skulle kunna tänkas leda till komplikationer i vissa fall (se JuU 1975: 22). Frågan har berörts i direktiven för den kommitté för översyn av ämbetsansvarsreformen som chefen för justitiedepartementet nyligen har tillkallat (Dir 1979:141).

Risken för sådana komplikationer är dock i allmänhet avsevärt mindre beträffande sådana beslut som enligt den av mig förordade nya föreskriften skall få beaktas vid bestämmandet av brottspåföljd. I fråga om de praktiskt sett mest betydelsefulla besluten, dvs. beslut om körkortsåterkallelse för trafikbrott som kan föranleda frihetsstraff, bör beaktas att återkallelsefrågan bedöms på grundval av fasta och enhetliga regler i körkortslagstiftningen. Vid grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri samt rattonykterhet där promillehalten uppgått till 0,8 eller däröver är sålunda återkallelse i princip obligatorisk (16 § 1 och 22 § KKL). Genom 1977 års lagstiftning har visserligen införts en allmän bestämmelse om att återkallelse med avvikelse från KKL får underlåtas, om synnerliga skäl föreligger och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten (24 § KKL). Denna bestämmelse är emellertid avsedd främst för speciella fall såsom när trafiknykterhetsbrottet har avsett kort flyttning av fordon på gård, parkeringsplats e. d. (prop. 1975/76: 155 s. 109–110, jfr prop. 1976/77: 113 s. 38 och 60). Mot denna bakgrund – och med den förut berörda utgångspunkten att det som regel inte finns anledning att beakta körkortsingripandet i bötesmål – föreligger sålunda i regel inga svårigheter för den allmänna domstolen att förutse ett beslut om körkortsåterkallelse på grund av brottet. Det kan tilläggas att körkortet i nästan samtliga de fall som det här är fråga om är omhändertaga-

get eller interimistiskt återkallat. Även detta förhållande underlättar givetvis bedömningen i påföljdsfrågan.

I fall då det är fråga om beslut att återkalla legitimation, auktorisation eller tillstånd till viss näringsverksamhet torde det ofta finnas anledning för domstolen att inhämta yttrande från det organ som är behörigt att fatta det aktuella beslutet på samma sätt som har förutsatts när det gäller avskedande eller annan arbetsrättslig påföljd (jfr prop. 1975: 78 s. 163). När det gäller organ som fattar beslut under domstolsliknande former torde det visserligen ibland möta svårigheter att få ett förhandsbesked i det särskilda fallet. Hinder föreligger då inte mot att domstolen i stället inhämtar upplysning om myndighetens praxis. Det kan naturligtvis i vissa fall inträffa att domstolen ändå inte på grundval av det underlag som står till buds med säkerhet kan bedöma i vad mån beslut av det slag som nu är aktuellt kommer att meddelas. Domstolen blir då hänvisad till att pröva sannolikheten av att beslut kommer att meddelas, varvid i tveksamma fall prövningen i vanlig ordning torde få ske på det sätt som är mest förmånligt för den dömda i brottmålet. Klart är dock att det inte bör komma i fråga att ta hänsyn till ett beslut av berört slag annat än om det med stor sannolikhet kan förutses att beslutet kommer att meddelas.

Jag vill slutligen framhålla att jag är väl medveten om att den nu behandlade frågan kan ses som en del av ett större problemkomplex, nämligen principerna för domstolarnas påföljdsval och straffmätning i allmänhet och vilka omständigheter som därvid skall beaktas. Det blir anledning att återkomma härtill när resultat föreligger av det utredningsarbete som bedrivs av fängelsestraffkommittén.

2.4 Pricksystem

Som ett led i bekämpandet av trafikbrottsligheten och som ett hjälpmedel för att bestämma åtgärder mot försumliga körkortshavare diskuterades i prop. 1975/76: 155 ett förslag av trafikmålskommittén att införa ett s. k. pricksystem. Ett sådant system innebär att körkortshavaren efter en förseelse åsätts ett bestämt antal prickar med ledning av en pricktabell. Antalet prickar är beroende på förseelsens art. När en viss pricknivå har uppnåtts kan åtgärder vidtas mot föraren. En prövning av varje enskilt fall skulle dock ske innan något körkortsingripande gjordes. Fördelarna med systemet antogs ligga främst i dess pedagogiska effekter och i möjligheterna att främja rättssäkerheten och enhetligheten i rättspraxis. Vid remissbehandlingen av trafikmålskommitténs förslag kom det emellertid fram ett starkt behov av ytterligare utredning av främst systemets närmare utformning. Frågan överlämnades därför till körkortsutredningen.

Utredningen har studerat olika pricksystem vid besök i USA och Kanada och redovisar några av de system som förekommer där. Utredningen redogör också för det pricksystem som tillämpas i Västtyskland. Vidare

har utredningen tagit del av undersökningar rörande pricksystemets effekter som har utförts i USA. Utredningens överväganden görs mot bakgrund av bl. a. de erfarenheter som utredningen anser att man kan dra av de utländska systemen.

Utredningen konstaterar inledningsvis att Sverige har de tekniska och organisatoriska förutsättningar som krävs för att tillämpa ett pricksystem. När det gäller systemets effekter är emellertid utredningen tveksam. Varken brottsförebyggande eller pedagogiska effekter har kunnat påvisas. Tvärtom finns det erfarenheter som tyder på att förarna intresserar sig mer för antalet prickar än för det bakomliggande trafikbeteendet, vilket kan leda till ett försämrat uppträdande i trafiken. En sådan följd kan också göra det svårare att uppnå ett av målen med förarutbildningen, nämligen att skapa förståelse för trafikreglerna och deras inbördes samband. Erfarenheterna från USA ger inte heller belägg för att pricksystemen skulle ha någon egentlig effekt på trafiksäkerheten, i vart fall har effekterna inte varit mätbara. Enligt utredningen kan ett pricksystem inte heller bidra till enhetligare praxis och därmed ökad rättssäkerhet. Som urvalsinstrument är nämligen pricksystemet trubbigt och starkt schabloniserat i den meningen att samma brott ger lika antal prickar oavsett svårighetsgraden i det enskilda fallet. Utredningen pekar också på att särskilda svårigheter finns att anpassa ett pricksystem till nuvarande praxis i körkortsmål.

Fördelarna med ett pricksystem skulle enligt utredningen huvudsakligen bestå i att vissa rationaliseringsvinster kan göras i fråga om rapporteringen av brott till länsstyrelsen och att urvalet av de körkortshavare som bör bli föremål för närmare granskning underlättas. Dessa fördelar anser utredningen emellertid att man kan nå även på andra vägar.

Utredningens slutsats blir därför att det saknas tillräckliga skäl för att införa ett pricksystem i Sverige.

Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i denna del ansluter sig till utredningens slutsats. Från flera håll påpekas emellertid vikten av att man på annat sätt försöker ta till vara de fördelar som anses ligga i ett pricksystem. Särskilt framhålls behovet av rationella metoder när det gäller länsstyrelsernas urval av de personer vars körkortsinnehav bör omprövas. Ett förslag som förs fram av flera instanser är att låta gallringen ske på maskinell väg med hjälp av ADB. Det skulle innebära arbetsbesparingar och främja en enhetlig rättstillämpning. En annan fördel som poängteras är möjligheterna att ge de körkortshavare som får anmärkningar riktade mot sig information om den registrering som sker i körkortsregistret. Några instanser föreslår att detta sker genom att körkortshavaren underrättas om varje notering i registrets belastningsdel.

För egen del ansluter jag mig till uppfattningen att ett pricksystem inte bör införas i Sverige. Jag vill därvid särskilt betona att ett sådant system, som med nödvändighet blir starkt schabloniserat, skulle motverka strävandena mot den mer individualiserade och nyanserade bedömning i körkorts-

ärendena som är en av grundtankarna bakom den senaste reformeringen av lagstiftningen. Som har framhållits av utredningen och remissinstanserna kan de största fördelarna med ett pricksystem nås på andra sätt, främst genom utnyttjande av den nuvarande registreringen. Jag återkommer därför till detta i mina överväganden om registreringsfrågorna.

2.5 Handläggningen av körkortsingripanden

2.5.1 Allmänt

Bland de åtgärder som skulle övervägas i det fortsatta reformarbetet framhölls i prop. 1975/76: 155 särskilt sådana som syftade till att främja en snabb och rättssäker handläggning av körkortsmålen. Bl. a. skulle övervägas behovet av nämndemäns medverkan och muntlig förhandling i länsrätten. I detta sammanhang diskuterades också inrättandet av ett allmänt ombud och belystes fördelarna med en sådan partsrepresentation för det allmänna. Andra frågor som kvarstod olösta i propositionen gällde formerna och handlägningsordningen för varningsinstitutet och förarprovets utformning och användningsområde.

Utredningen har lagt stor vikt vid att ett allmänt ombud införs i körkortprocessen. I sitt förslag i denna del behandlar utredningen också varningsinstitutet och i ett efterföljande avsnitt förarprovet. Jag återkommer till dessa frågor senare.

När det gäller möjligheterna att öka snabbheten i körkortprocessen anser utredningen att införandet av ett allmänt ombud och länsrätternas nya organisatoriska ställning kan skapa vissa förutsättningar för en snabbar process men att handläggningstiderna i länsrätterna redan nu är så korta att några större tidsvinster inte kan göras. I fråga om möjligheterna till muntlig förhandling har utredningen mött svårigheter att finna regler som bättre än de nuvarande anger när en sådan förhandling bör äga rum. Visserligen förekommer muntlig förhandling i varierande utsträckning men gemensamt synes enligt utredningen vara att en begäran från körkortshavaren om sådan förhandling sällan eller aldrig avslås. För att öka benägenheten hos en körkortshavare att begära muntlig förhandling föreslås att i KKF införs regler som gör det möjligt att flytta över körkortsmål från en länsrätt till en annan. F. n. gäller nämligen att mål om varning eller återkallelse handläggs av länsrätten vid det län där körkortstillståndet har meddelats, dvs. som regel det län där körkortshavaren var kyrkobokförd när körkortstillståndet söktes. Förslaget gör det möjligt för körkortshavaren att få körkortsmålet handlagt vid länsrätten i det län där han stadigvarande vistas. Vad slutligen gäller medverkan av nämndemän är denna enligt utredningens mening värdefull vid den slutliga handläggningen av alla mål som det ankommer på länsrätten att avgöra.

Remissinstanserna ansluter sig genomgående till utredningens överväganden om handläggningen av körkortsmålen. De erinringar som har gjorts

gäller huvudsakligen detaljer i förslagen. Några instanser tar dessutom upp vissa andra frågor som främst syftar till förenklingar för dem som efter återkallelse vill återfå sin förarbehörighet. Jag återkommer till detta i samband med mina överväganden med anledning av de frågor som har aktualiserats av erfarenheterna av den nya körkortslagstiftningen.

För egen del instämmer jag i huvudsak i utredningens överväganden och förslag när det gäller snabba handläggning, muntlig förhandling, nämndemäns medverkan och överflyttning av mål mellan länsrätter. Muntlig förhandling och medverkan av nämndemän är givetvis av störst värde i de fall där domstolen beslutar om återkallelse och det inte är uppenbart att körkortet bör återkallas. Beslut om varning eller erinran bör däremot alltid kunna meddelas av ensamdomare. I sådana fall är det inte heller lika angeläget att målet avgörs efter en muntlig förhandling. Beträffande den närmare utformningen av de författningsändringar som krävs vill jag hänvisa till specialmotiveringen.

Några av de frågor som utredningen har behandlat i denna del kräver utförligare överväganden, nämligen införandet av ett allmänt ombud i körkortsprocessen, varningsinstitutet samt förarprovets utformning och användningsområde i mål om körkortsingripanden.

2.5.2 Allmänt ombud

Frågan om partsrepresentation för det allmänna på olika områden av förvaltningsprocessen har aktualiserats vid åtskilliga tillfällen och riksdagen (KU 1974: 63) har uttalat att frågan är av stor betydelse och att det är av vikt att den löses. I prop. 1975/76: 155 diskuterades ett förslag av trafikmålskommittén att en företrädare för det allmänna – allmänt ombud – medverkar i körkortsprocessen. Ombudets uppgifter skulle främst vara att bevaka de beslut som fattas och föra talan på det allmännas vägnar i högre instans. Förslaget hade tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. I propositionen förordades att frågan om inrättandet av ett allmänt ombud i körkortsmål och om lämplig organisatorisk lösning togs upp i det fortsatta reformarbetet. Riksdagen (TU 1975/76: 28, rskr 1975/76: 390) uttalade i samband med behandlingen av propositionen ånyo att starka skäl föreligger för att ett allmänt ombud införs i körkortsmålen. Jag vill också erinra om att länsdomstolskommittén (Kn 1977: 01) i enlighet med sina direktiv överväger om ett allmänt ombud bör inrättas i de mål som handläggs av länsrätten. Frågan om ett allmänt ombud i körkortsmålen eller på andra områden som övervägs i särskild ordning bör dock enligt direktiven inte tas upp av kommittén.

Körkortsutredningen föreslår att ett allmänt ombud införs i körkortsprocessen och att ombudet organisatoriskt knyts till länsstyrelsen. Denna placering bedöms vara särskilt lämplig sedan länsrätterna har brutits ut ur länsstyrelseorganisationen. Ombudets mest angelägna uppgift är enligt utredningen att verka för enhetlig rättstillämpning i körkortsmålen. Detta

kan ske genom att ombudet åläggs att granska länsrätternas och kammarrätternas avgöranden och ges rätt att överklaga avgörandena till högre instans. En annan angelägen fråga är enligt utredningens mening att tillgodose behovet av en kontradiktorisk process, dvs. ett tvåpartsförhållande, i körkortsmålen. Genom att ombudet får anhängiggöra målen i länsrätten och företräda det allmänna under rättegången tillgodoses detta behov. Andra uppgifter för ombudet bör enligt förslaget vara att verkställa utredning i körkortsmålen, bl. a. utfärda förelägganden om nytt förarprov för försumliga förare, och att besluta om varning i fall där anmärkningarna mot körkortshavaren inte är så grava att det fortsatta körkortsinnehavet bör prövas av länsrätten. Utredningen föreslår att denna form av varning benämns erinran för att skilja den från sådan varning som kan meddelas som alternativ till återkallelse. Flera av de arbetsuppgifter som således föreslås åvila ombudet fullgörs redan i nuläget av tjänstemän vid länsstyrelse och länsrätt. Den enda nya uppgiften i egentlig mening består i att som part företräda det allmänna i körkortsprocessen.

Enligt utredningen bör lämpliga kandidater för uppdragetsom allmänt ombud kunna rekryteras från den nuvarande länsstyrelseorganisationen. Uppgiften borde ligga väl till t. ex. för erfarna länsstyrelsejurister, vilka tidigare har tjänstgjort som föredragande i körkortsmålen.

Remissinstanserna anser allmänt att ett tvåpartssystem skulle innebära en väsentlig förbättring av processen i körkortsmålen och förordar därför att ett allmänt ombud inrättas. Endast en instans uttalar en viss tvekan och anser att kostnadsfrågorna bör utredas ytterligare innan ett slutligt ställningstagande görs. Även några av de tillstyrkande instanserna efterlyser närmare överväganden om kostnaderna.

Utredningens förslag om ombudets organisatoriska anknytning och huvudsakliga uppgifter tillstyrks av de flesta remissinstanserna. Några anser dock att uppgiften som allmänt ombud bör anförtros åklagarväsendet eller att en sådan anknytning i vart fall borde granskas närmare. Andra ifrågasätter om inte ombudet har tilldelats alltför vittgående befogenheter när det gäller att verkställa utredning, utfärda förelägganden och besluta om varning. Synpunkter av mera detaljartad karaktär förekommer också.

För egen del vill jag efter samråd med chefen för kommundepartementet och statsrådet Petri anföra följande.

Avsaknaden av ett tvåpartssystem har länge ansetts vara en betydande brist i körkortsprocessen och denna brist har blivit än mer påtaglig efter den delreform som genomfördes den 1 januari 1978. Den tidigare KKK innehöll flera schablonregler som visserligen garanterade en viss enhetlighet vid den praktiska rättstillämpningen. Flera av dessa regler var emellertid inte förenliga med en av grundtankarna bakom reformen, nämligen att öka möjligheterna till en mer individualiserad och nyanserad bedömning i körkortsärendena. De återfinns därför inte i den nuvarande lagstiftningen. Mot denna bakgrund diskuterades i prop. 1976/77: 113 t. o. m.

lämpligheten av att över huvud taget införa de nya riktlinjerna innan frågan om ett tvåpartssystem hade fått sin slutliga lösning.

Det är alltså angelägenheten av att skapa en ordning som bättre än den nuvarande främjar en enhetlig rättstillämpning som främst talar för ett tvåpartssystem i körkortsmålen. Ett sådant system är också naturligt med tanke på regeringsrättens ställning som prejudikatinstans. Jag vill också betona värdet i sig av den förstärkning av rättegången som en kontradiktorisk process innebär.

Även praktiska skäl talar för att ett allmänt ombud införs. På ombudet bör nämligen – såsom utredningen har föreslagit – med fördel kunna läggas flera av de uppgifter som ingår i utredningsförfarandet om körkortshavarens lämplighet som förare. Det är åtgärder som enligt 33 § KKF vidtas av länsstyrelsen och som behövs för att man skall få tillräckligt underlag för att avgöra om en omprövningsanmälan till länsrätten bör göras eller inte. Läggs dessa uppgifter på ett allmänt ombud, som skall företräda det allmänna vid handläggningen inför förvaltningsdomstolarna, bör detta medföra en rationellare handläggning av körkortsärendena.

Jag delar således uppfattningen att införandet av ett allmänt ombud är en angelägen reform. Ombudet bör anhängiggöra körkortsmålen i länsrätten genom en ansökan och föra det allmännas talan inför domstolarna. Ansökningen bör innehålla ett yrkande om att ett körkortsingripande vidtas och de grunder som åberopas till stöd för yrkandet med angivande av lagrum i KKL. Bedömer ombudet att en varning är en tillräcklig åtgärd bör ombudet upplysa om detta i ansökningen. Ombudet bör också granska och vid behov kunna överklaga domstolarnas avgöranden. Till ombudet bör dessutom överföras de utredningsskyldigheter som länsstyrelsen har i dag enligt 33 § KKF. Det innebär att ombudet bör få rätt att inhämta uppgifter från andra myndigheter som kan lämna upplysningar av betydelse för körkortshavarens personliga lämplighet som förare. Ombudet bör också kunna förelägga körkortshavaren att komma in med läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Har ombudet inte dessa utredningsbefogenheter kan ansökningen till länsrätten komma att grundas på ett bristfälligt underlag eller t. o. m. komma att göras i fall där det inte borde ha skett. För att i möjligaste mån undvika sådana olägenheter – både för körkortshavaren och för domstolen – bör således ombudet ha samma utredningsbefogenheter som länsstyrelsen har i dag. Som jag nyss har antytt bör detta också underlätta en rationell handläggning av körkortsärendena bl. a. genom att ombudet från början blir väl insatt i sina ärenden.

Jag tillstyrker också utredningens förslag att ombudet bör kunna meddela körkortshavaren en erinran i vissa av de fall som efter utredning inte föranleder någon anmälan till länsrätten. Jag återkommer till detta senare när jag behandlar varningsinstitutet. Redan nu vill jag emellertid framhålla att en sådan erinran inte skall medföra några rättsverkningar eller få någon självständig betydelse vid en senare prövning i domstol. Den bör ses som

ett komplement till den information till körkortshavaren som jag tidigare har antytt när jag behandlade frågan om ett pricksystem och som jag närmare kommer att beröra i mina överväganden om registreringsfrågorna.

Jag har också övervägt att låta ombudet få besluta om varning i sådana fall där det enligt stadgad praxis är klart att det inte kan bli fråga om återkallelse. Att nu ge ombudet denna befogenhet inger emellertid vissa betänkligheter. Bl. a. har just avsaknaden av ett allmänt ombud bidragit till att göra praxis ojämn. Det är därför ännu inte möjligt att ange i vilka fall det är uppenbart att endast en varning bör komma i fråga. Erfarenheterna av den nya lagstiftningen får utvisa om det är lämpligt att i framtiden ge ombudet större befogenheter.

I prop. 1975/76: 155 antyddes möjligheten av att knyta funktionen som allmänt ombud till åklagarväsendet. Utredningen och den övervägande delen av remissinstanserna, bland dem riksåklagaren, avvisar denna tanke och förordar i stället att ombudet placeras på vederbörande länsstyrelse. Jag delar denna uppfattning. Länsstyrelsen har en lämplig organisation för ändamålet och en personal som är väl förtrogen med körkortslagstiftningen och processen i förvaltningsdomstolarna. Dessutom bör som jag nyss har anfört ombudet fullgöra vissa uppgifter som redan i dag åvilar länsstyrelsens personal. En annan omständighet av betydelse för mitt ställningstagande är givetvis att länsrätterna numera har en i förhållande till länsstyrelserna helt självständig ställning. Därmed blir ombudet även med den av mig förordade organisatoriska anknytningen fristående från länsrätterna. Även praktiska skäl talar för denna lösning. Bl. a. har länsstyrelserna tillgång till körkortsregistret genom terminaler. Jag förordar således att ett allmänt ombud förordnas i varje län. I vart fall på de större länsstyrelserna kan det behövas mer än ett allmänt ombud. Som ombud bör förordnas en tjänsteman hos länsstyrelsen, företrädesvis med juridisk utbildning. Enligt min bedömning behöver inte ytterligare personalresurser tillföras länsstyrelserna för denna reform.

Reformen bör genomföras den 1 januari 1981.

2.5.3 Varningsinstitutet

I prop. 1975/76: 155 redovisades den kritik som hade riktats mot det då gällande systemet för varning. Kritiken gällde dels att varningen sattes in på ett alltför sent stadium, dels att den inte var utformad så att den alltid uppfattades som en allvarlig reaktion. I propositionen förordades därför att varningen skulle kunna meddelas inte bara först när en återkallelse-situation i princip föreligger utan även när omständigheterna är sådana att frågan om återkallelse kunde komma att tas upp vid en förnyad anmärkning mot körkortshavaren. Vidare föreslogs att fullföljdsförbudet mot beslut om varning upphävdes. Därmed skulle framhåvas att varningen är en verklig reaktion. Hur en ytterligare effektivisering av varningsinstitutet

skulle ske med utgångspunkt i de förordade bestämmelserna uppdrogs åt körkortsutredningen att överväga. Stor vikt lades vid att formerna och handlägningsordningen för varningen reformerades.

Riksdagen hade inte någon erinran mot vad som anfördes i propositionen om varningsinstitutet och genom KKL infördes den nya formen av varning, s. k. självständig varning. Däremot behölls fullföljdsförbudet i avvaktan på resultatet av körkortsutredningens arbete.

Utredningen föreslår nu att det allmänna ombudet får besluta om självständig varning. Därmed skulle enligt utredningen ombudet till länsrätten behöva anmäla bara sådana ärenden där en återkallelsegrund finns. För att skilja den självständiga varningen från den varning som förutsätter en återkallelsegrund föreslår utredningen att den självständiga varningen kallas erinran. Denna skall enligt utredningen inte anses medföra någon självständig rättsverkan och inte heller innebära någon särskild belastning för körkortshavaren. Utredningen anser därför att det inte är motiverat att ge körkortshavaren besvärsrätt mot ett sådant beslut. Skulle domstolen anse att ombudets omprövningsanmälan bör föranleda endast en erinran, bör enligt utredningen domstolen vara oförhindrad att meddela körkortshavaren en sådan. Mot ett sådant beslut anser utredningen att ombudet bör få föra talan i högre rätt med yrkande om strängare körkortsåtgärd. Slutligen föreslår utredningen att fullföljdsförbudet nu upphävs mot beslut om varning av den typ som meddelas som ett alternativ till återkallelse.

Förslagen tillstyrks av de flesta remissinstanser som har yttrat sig i denna del. Några anser dock att även körkortshavaren bör få kunna överklaga ett beslut om erinran. Från något håll påpekas också att uppdelningen på en överklagbar och en icke överklagbar varning kan innebära en onödig komplikation.

För egen del vill jag anföra följande.

Som har framgått tidigare är det angeläget att formerna och handlägningsordningen för varningen reformeras så att varningsinstitutet blir effektivare. Jag vill särskilt betona det förebyggande syftet. För detta ändamål är det viktigt att man tar till vara de möjligheter som finns att på lämpligt sätt informera körkortshavaren om allvaret i en anmärkning. Genom den självständiga varningen har varningsinstitutet gjorts effektivare. Enligt min mening är emellertid ytterligare förbättringar möjliga, såväl när det gäller att effektivisera som att förenkla formerna och handlägningsordningen för varningen.

Vad först gäller särskiljandet av de nuvarande båda formerna av varning instämmer jag i utredningens förslag att den självständiga varningen bör benämnas erinran. Skillnaden mellan de båda reaktionerna bör emellertid framgå tydligare också när det gäller förutsättningarna för att meddela dem. En erinran är – liksom den nuvarande självständiga varningen – till sin innebörd endast ett påpekande till körkortshavaren om vad trafiksäkerheten kräver. En erinran kan givetvis inte komma i fråga vid sådana

trafikbrott där återkallelse i princip är obligatorisk, dvs. grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott och vissa fall av smitning. Den skall inte heller komma i fråga vid andra anmärkningar som är av så allvarlig beskaffenhet att en återkallellesituation föreligger. I detta sammanhang vill jag något uppmärksamma brotten mot grundläggande trafiksäkerhetsregler som behandlades i prop. 1975/76: 155, t. ex. körning mot rött ljus. Jag återkommer till denna fråga i samband med mina överväganden om återkallelsegrundarna men vill redan nu nämna att frågan om återkallelse på grund av dessa brott har vållat vissa svårigheter vid den praktiska tillämpningen. Problemet är om varje sådant brott skall anses återkallelsegrundande, oavsett trafikfaran i det enskilda fallet. Som jag kommer att utveckla närmare i det följande anser jag att den konkreta trafikfaran bör tillmätas betydelse och att en erinran bör få kunna meddelas om förseelsen t. ex. med hänsyn till den ringa konkreta trafikfaran bedöms som lindrig.

Sammanfattningsvis innebär mina ställningstaganden att en erinran skall kunna meddelas när det har riktats anmärkningar mot körkortshavaren som inte är återkallelsegrundande men ändå är av sådan beskaffenhet att de utgör särskild anledning att påminna om de krav som ställs på en körkortshavare. Beslut om erinran skall inte antecknas i körkortsregistret.

Varningen bör kunna användas endast som ett alternativ till återkallelsen och ses som en mer påtaglig reaktion än en erinran. Jag vill här hänvisa till vad som framhölls i prop. 1975/76: 155, s. 106, nämligen att det bör fordras starka skäl för att under loppet av ett par år meddela en person två på varandra följande varningar. Beslut om varning skall liksom i dag antecknas i körkortsregistret. I mina överväganden om återkallelsegrundarna återkommer jag till varningsinstitutet.

Inrättandet av ett allmänt ombud skapar förutsättningar för att ytterligare förenkla och effektivisera institutet erinran. Det kan ske genom att ombudet – såsom utredningen har föreslagit – får befogenhet att meddela körkortshavaren en erinran. Reaktionen kan komma snabbt efter förseelsen, eftersom något domstolsförfarande inte krävs. Inte heller behövs normalt någon närmare personutredning. Det bör stå ombudet fritt att utforma erinringen på lämpligt sätt, beroende bl. a. på anmärkningens art. Det väsentliga är att körkortshavaren snabbt får klart för sig det allvarliga i situationen och vad som kan hända vid en förnyad anmärkning.

Med den innebörd och utformning av institutet erinran som jag nu har förordat anser jag att en erinran inte skall antecknas i körkortsregistret. I likhet med utredningen anser jag vidare att någon besvärsmålsrätt för körkortshavaren inte är befogad. En process i domstol enbart i frågan om en erinran bör meddelas eller inte anser jag vara orimlig ur processekonomisk synpunkt. Däremot bör den domstol som handlägger ett mål om körkortsåterkallelse vara oförhindrad att meddela körkortshavaren en erinran om den anser att återkallelsenivån inte är uppnådd men att anmärkningarna ändå är av så allvarlig art att körkortshavaren bör ha en särskild påminnel-

se om sina åligganden. Inte heller i ett sådant fall är det befogat att ge körkortshavaren besvärsmålsrätt. Däremot måste ombudet, som ju har yrkat ett strängare körkortsingripande, kunna föra en sådan talan även i högre rätt.

Varningen bör liksom hittills kunna meddelas endast av domstol. Det nuvarande fullföljdsförbudet mot varningen bör upphävas i enlighet med riksdagens tidigare beslut.

Mina förslag förutsätter ändringar i 16 och 22 §§ KKL. Beträffande den närmare utformningen av dessa hänvisar jag till mina överväganden om återkallelsegrunderna och till specialmotiveringen.

2.5.4 Nytt förarprov

Enligt 33 § KKF kan länsstyrelsen i vissa fall förelägga en körkortshavare att inkomma med ett bevis om godkänt förarprov. Föreläggandet utgör ett led i den utredning om förarens lämplighet som länsstyrelsen måste göra innan ett omprövningsmål anmäls till länsrätten. Samma utredningsbefogenhet har enligt 39 § andra stycket KKL domstolen när den handlägger körkortsmålet.

Har körkortet återkallats skall ett nytt godkänt förarprov avläggas innan förarbehörigheten kan återfås. Från denna huvudregel görs i 42 § KKF undantag för vissa fall där spärrtiden har varat i högst sex månader. Föreligger särskilda skäl får dock domstolen i beslutet om återkallelse föreskriva att ett förarprov ändå skall avläggas. I 43 § KKF finns ett motsvarande undantag från kravet på nytt förarprov efter återkallelse på grund av medicinska hinder. Enligt denna bestämmelse återfår föraren det återkallade körkortet – sedan hindret har upphört – utan nytt förarprov, om ansökan om detta görs inom ett år från återkallelsen.

I prop. 1975/76: 155 förordades att man i större utsträckning än f. n. utnyttjade möjligheten att i tveksamma fall låta föraren avlägga ett nytt förarprov och att man undersökte hur ett för detta ändamål lämpligt förarprov borde vara utformat.

Även utredningen anser att de möjligheter som i dag finns att förordna om ett nytt förarprov bör utnyttjas i större utsträckning. Däremot har utredningen inte funnit det meningsfullt att ge ett sådant förarprov en annan utformning än det har i dag. Föreläggandena bör liksom f. n. antingen avse ett fullständigt förarprov eller begränsas till den praktiska eller teoretiska delen. Ett förfarande som har utbildats i praxis med remisser från körkortsmyndigheterna till trafikinspektörerna, som låter körkortshavaren genomgå ett frivilligt prov, anser utredningen både onödigt och olämpligt. Enligt utredningen bör sådana remisser förekomma endast i undantagsfall. I fråga om formerna för förelägganden enligt 33 § KKF föreslår utredningen – som tidigare har framgått – att det allmänna ombudet – men även länsstyrelsen – anförtros uppgiften att utfärda sådana förelägganden som ett led i omprövningsförfarandet.

Remissinstanserna instämmer allmänt i utredningens överväganden. Några anser dock att förfarandet med förarprovsremisser fyller en så viktig funktion att det bör finnas kvar.

För egen del ansluter jag mig också till utredningens överväganden. Föreläggandet om ett nytt godkänt förarprov bör således även i fortsättningen användas som ett led i utredningsförfarandet och inte som en reaktion vid sidan av återkallelse, varning och erinran. Föreläggandet bör få meddelas av ombudet. Något skäl för att låta även länsstyrelsen ha denna utredningsbefogenhet finns inte längre. Ett föreläggande som har meddelats av ombudet bör inte kunna komma under domstols prövning annat än i samband med att domstolen prövar frågan om återkallelse på grund av att föreläggandet inte har följts.

När det gäller förarprovsremisserna anser jag att något formellt hinder mot dessa inte bör ställas upp. Remissen bör emellertid användas med viss varsamhet och endast i fall där den framstår som ett klart bättre alternativ än ett omedelbart formellt föreläggande.

Vad slutligen gäller nytt godkänt förarprov som förutsättning för att återfå förarbehörigheten kommer jag i samband med att jag behandlar de frågor som har aktualiserats av erfarenheterna av den nya lagstiftningen att närmare ta upp denna fråga. Mina överväganden i den delen berör dock inte handläggningen av föreläggandet och provets utformning.

2.6 Utländska körkort

2.6.1 Inledning

Internationella överenskommelser om bl. a. körkort finns i den år 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik (Genèvekonventionen), till vilken Sverige har anslutit sig. Denna konvention avses bli ersatt av den år 1968 inom FN:s ram träffade överenskommelsen angående vägtrafik (Wienkonvention I). Genom konventionerna har de fördragsslutande staterna förbundit sig att godta körkort som har utfärdats i annan fördragsslutande stat. Konventionerna anger dock bara vissa minimiåtaganden. Vid sidan av de nämnda konventionerna finns vissa bilaterala överenskommelser mellan Sverige och annat land. Av dessa är de överenskommelser som ingicks år 1956 mellan de nordiska länderna av särskilt intresse.

Den svenska lagstiftningen är utformad med beaktande av de nämnda överenskommelserna. Generella bestämmelser finns i kungörelsen (1962: 277) om godkännande av vissa utländska körkort (ändrad senast 1977: 726). För de nordiska förhållandena gäller dessutom 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. (ändrad senast 1977: 727). Av intresse i detta sammanhang är också de möjligheter till utbyte av utländskt körkort mot svenskt som finns enligt kungörelsen

(1962: 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov (utbyteskungörelsen). Bestämmelserna har sin grund i 1956 års överenskommelser mellan de nordiska länderna men har utsträckts till att gälla alla innehavare av utländska körkort.

Mot regelsystemet om utländska körkort har riktats kritik. Man har ansett att reglerna är svåröverskådliga och krångliga. Till viss del strider de också mot varandra. Detta har lett till svårigheter vid tillämpningen. En allmän översyn av regelsystemet har därför ansetts vara nödvändig.

Körkortsutredningen har gjort en sådan översyn och föreslår sakliga ändringar som enligt utredningen bör underlätta tillämpningen av reglerna. För att ytterligare förenkla regelsystemet föreslår utredningen vidare att de olika bestämmelserna om utländska körkort förs samman till en gemensam författning. Utredningen tar också upp frågan om Sverige som första land kan genomföra det förslag om nordiska körkorts giltighet som behandlades i prop. 1975/76: 155 och som har förordats av Nordiska rådet.

I 32 § KKL har regeringen bemyndigats att meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet. Den följande redovisningen sker därför endast informationsvis. Jag avser att senare återkomma till regeringen med förslag om bestämmelsernas närmare innehåll och utformning.

Som jag har antytt gäller delvis olika regler i Sverige om utländska körkort beroende på om körkortet har utfärdats i ett icke-nordiskt land eller i ett nordiskt. Jag har därför funnit det lämpligt att dela upp framställningen i två avsnitt.

2.6.2 Icke-nordiska körkort

Genom de tidigare nämnda konventionerna har de fördragsslutande staterna förbundit sig att underlätta internationell trafik bl. a. genom att godta körkort som har utfärdats i annan fördragsslutande stat. Enligt Genèvekonventionen behöver åtagandet dock inte avse utländskt körkort som innehas av den som under mer än ett år oavbrutet har befunnit sig inom landet. I Wienkonventionen finns inte någon på detta sätt bestämd tidsgräns. I stället görs den inskränkningen att avtalsslutande stater inte behöver godkänna det utländska körkortet om körkortshavaren vid tiden för utfärdandet eller därefter har sitt normala hemvist i annan stat än den som har utfärdat körkortet. Godkännandet behöver alltså gälla bara vid tillfälliga besök. I ett annat avseende anger emellertid Wienkonventionen en tidsgräns. Avtalsslutande stat får nämligen vägra att anse ett utländskt fordon vara i internationell trafik om fordonet har varit kvar i landet i mer än ett år utan sådant väsentligt avbrott vars längd kan bestämmas av staten. Konventionerna innehåller också bestämmelser om körkortsingripanden mot innehavare av utländska körkort. Från deras tillämpningsområde undantas bl. a. den yrkesmässiga trafiken.

I den svenska lagstiftningen har de i konventionerna angivna lättnaderna

utsträckts till att gälla alla innehavare av utländska körkort. Något krav på att körkortet skall vara utfärdat i en fördragsslutande stat finns således inte. Vidare godtas körkortet även om körkortshavaren har stadigt hemvist i Sverige. Vistelsen här får dock inte under de tre sist förflutna åren ha varat i mera än två år. Körkortet gäller inte yrkesförare om fordonet är registrerat i Sverige. Har körkortshavaren tagit stadigt hemvist i Sverige ger utbyteskungörelsen möjlighet att få det utländska körkortet utbytt mot ett svenskt utan något föregående förarprov. Prövning av den personliga och medicinska lämpligheten sker dock. För ett sådant utbyte krävs att körkortshavaren under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning har kört motorfordon i Sverige. Detta skall styrkas genom intyg av polismyndighet eller av två trovärdiga personer. Vid utbytet tilldelas sökanden ett svenskt körkort som svarar mot förarbehörigheten i det utländska.

Som jag tidigare nämnde har kritik riktats mot denna lagstiftning. Det anses att den är svåröverskådlig och att reglerna är invecklade och i några delar motstridiga. Mera i detalj har kritiken avsett främst utbyteskungörelsen. Bl. a. har pekats på att kravet på tolv månaders körning är en i och för sig trafikfarlig bestämmelse som kan sägas innefatta en legaliserad form av okontrollerad övningskörning. Bestämmelsen bör också jämföras med den tvååriga godkännandefristen. Även intygsförfarandet har kritiserats. Det anses inte fylla någon funktion, särskilt som nästan alla intyg utfärdas av personer som inte är kända för körkortsmyndigheten. Intygen utfärdas endast i undantagsfall av polismyndighet. Andra frågor som har tagits upp gäller svårigheten att avgöra om ett utländskt körkort är äkta och vilken svensk körkortsklass det utbytta körkortet skall anses motsvara. Även tolkningen av vistelsebegreppet möter svårigheter vid den praktiska tillämpningen.

Eftersom det väsentliga syftet med reglerna om godkännande av utländska körkort är att underlätta för personer med sådana körkort att under semesterperioder och andra mer tillfälliga besök i Sverige köra motorfordon här anser utredningen att den nuvarande tvåårsfristen bör sänkas till ett år. Det utländska körkortet föreslås därför inte gälla om innehavaren under de senaste två åren har vistats här i mer än ett år. Vid mera stadigvarande vistelse i Sverige bör körkortet i stället bytas ut enligt utbyteskungörelsen eller körkortshavaren skaffa sig ett svenskt körkort efter förarprov i vanlig ordning. För att underlätta tolkningen av vistelsebegreppet föreslår utredningen en särskild regel om att bortovaro från Sverige vid semester av normal längd eller liknande inte skall räknas som avbrott i vistelsen. I fråga om utbytesförfarandet anser utredningen att kraven på körvana i Sverige och intyg om detta kan slopas. Däremot bör utbytet inte ge högre körkortsklass än B och alltså inte behörighet att köra t. ex. i yrkesmässig trafik. Enligt utredningen underlättar förslaget för invandrare att få sitt utländska körkort utbytt mot det vanliga svenska B-körkortet. För att erhålla de högre behörigheterna anser utredningen det

bl. a. från trafiksäkerhetssynpunkt inte vara orimligt att kräva förarprov. Därmed skulle man också undvika de särskilda problemen med "översättning" av utländska körkortsklasser till svenska. För att ytterligare förenkla den praktiska tillämpningen föreslår utredningen att det uttryckligen anges att det utländska körkortet skall kunna förete för att kunna godkännas eller bytas ut och att ansökringen om utbyte skall kunna avvisas om det finns anledning anta att körkortet inte är äkta.

Utredningens förslag tillstyrks i huvudsak av remissinstanserna. Invändningarna rör främst att svårigheten med tolkningen av vistelsebegreppet alltjämt kvarstår med utredningens förslag. Länsstyrelsen i Malmöhus län ställer sig tveksam till förslaget att det för godkännande eller utbyte av utländskt körkort alltid skall krävas att föraren skall kunna förete körkortet.

För egen del finner jag utredningens förslag i huvudsak väl avvägda och ägnade att väsentligt underlätta tillämpningen av det förhållandevis komplicerade regelsystemet. Endast i två frågor har jag en uppfattning som avviker från utredningens.

Den första frågan gäller bestämningen av vistelsebegreppet. Såsom har påtalats av några remissinstanser lämnar även utredningens förslag utrymme för olika tolkningar av vad som skall förstås med vistelse och stadigt hemvist i Sverige. Enligt min mening bör dessa begrepp få en mer bestämd innebörd i författningen. Ett sätt — som bl. a. statens invandrarverk har angett och som jag även för egen del vill förorda — är att anknyta till reglerna om folkbokföringen. Mina överväganden vilar därvid på grundtanken att ett utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt bör tillåtas bara under förutsättning att körkortshavaren har sådan anknytning till Sverige att han har låtit kyrkoskriva sig här. För ett utbyte bör alltså krävas att körkortshavaren är kyrkobokförd i Sverige. I konsekvens härmed bör vidare övervägas att låta godkännandefristen börja löpa från och med den dag då körkortshavaren är kyrkobokförd i Sverige. Ett sådant system innebär visserligen att en innehavare av ett utländskt körkort som vistas i Sverige utan att låta kyrkoskriva sig här kan åberopa sitt körkort utan någon tidsbegränsning. I den mån detta kan anses vara en nackdel av betydelse måste den emellertid uppvägas av att man får ett enkelt och enhetligt system som inte skapar svårigheter och ojämnheter vid den praktiska tillämpningen. Man får en fast utgångspunkt för att beräkna tiden för körkortets giltighet och slipper invecklade regler om hur avbrott i vistelsen här skall bedömas. Anknytningen till folkbokföringen framstår också som naturlig med tanke på den reform i fråga om de nordiska körkortens giltighet som jag strax kommer till. Beträffande dessa körkort är nämligen avsikten att låta kyrkobokföringen bestämma var körkortshavaren skall anses vara bosatt.

Den andra frågan där jag frångår utredningens förslag gäller kravet att körkortshavaren alltid måste förete det utländska körkortet för att det skall

kunna godkännas eller bytas ut. En sådan regel skulle visserligen kunna medverka till att lösa de problem som finns i dag med dem som sanningslöst påstår sig ha ett gällande utländskt körkort. Som påpekats av länsstyrelsen i Malmöhus län drabbar emellertid en sådan bestämmelse även den som har behörigheten men som av olika skäl inte har själva handlingen tillgänglig. Konsekvensen skulle bli att vederbörande kan dömas för olovlig körning. Enligt min mening bör det i sådana situationer fortfarande finnas en möjlighet för körkortshavaren att på annat sätt styrka sin förarbehörighet, exempelvis genom utdrag ur det utländska körkortsregistret eller liknande. Detta innebär å andra sidan inte att man skall ge upp det principiella kravet på att även innehavare av utländska körkort skall medföra körkortet vid färd och kunna visa upp detta. I detta avseende bör det gälla samma regler som för innehavare av svenska körkort.

När det gäller utredningens förslag att begränsa utbytesförmånen till körkortsklasserna A och B vill jag – utöver de skäl som utredningen har anfört – framhålla att förslaget på ett sätt innebär en anpassning till den ordning som avsågs gälla när utbyteskungörelsen beslutades. Kungörelsen medger nämligen utbyte av körkort, inte av trafik kort. Efter reformen med de differentierade körkort, som ju också sedermera har lett till att trafik korten har kunnat avskaffas, har därför kungörelsens tillämpningsområde kommit att utvidgas. Den som har ett utländskt körkort med högre behörighet än B kan nämligen få detta körkort utbytt mot ett svenskt med motsvarande behörighet. Därmed kan alltså utbytet ge körkortshavaren samma behörighet som trafik kortet gav tidigare. Om den begränsning som utredningen förordar införs, kan dessutom samma krav ställas på alla som vill ha ett körkort med behörigheterna C eller D. Som exempel kan jag nämna att man i dag kräver att den som innehar ett körkort med de högre behörigheterna skall kunna läsa och skriva svenska. Detta krav har hittills inte kunnat ställas på den som byter sitt utländska körkort mot ett svenskt men väl på den invandrare som efter körkortsprövning på ordinarie sätt tar ett svenskt körkort för lastbil och/eller buss.

Utredningen har föreslagit att trafiksäkerhetsverket skall kunna medge undantag från bestämmelserna om utländska körkort. Utredningen tänker på vissa fall där en strikt tillämpning av reglerna skulle leda till stötande resultat. Jag biträder detta förslag. Som ett ytterligare exempel på ett sådant dispensfall vill jag nämna flyktingar som är bosatta i Sverige och som inte kan få sitt lands medverkan till att förlänga giltighetstiden för det utländska körkortet. I vissa fall bör ett sådant utländskt körkort kunna bytas ut mot ett svenskt trots att giltighetstiden för det utländska körkortet har gått ut. Statens invandrarverk har i en särskild framställning till regeringen tagit upp denna problematik.

2.6.3 Nordiska körkort

Enligt 1956 års kungörelse, som bygger på de bilaterala överenskommelser som ingicks samma år, har innehavaren av ett i Danmark, Finland

eller Norge utfärdad och där gällande körkort rätt att under tillfälligt uppehåll om högst ett år i Sverige köra motorfordon av det slag som körkortet berättigar till i utfärdandelandet. Är det fråga om yrkesmässig trafik måste dock fordonet vara registrerat i något annat land än Sverige. Körkortet gäller inte om körkortshavaren tar stadigt hemvist i Sverige. I övrigt gäller i huvudsak samma regler för godkännande och utbyte av nordiskt körkort som för icke-nordiskt körkort. För utbyte av ett nordiskt körkort mot ett svenskt krävs dock inte någon körvana i Sverige.

Godkännandefristen för ett nordiskt körkort är alltså bara ett år medan som jag tidigare har nämnt motsvarande frist för andra utländska körkort är två år. Dessutom upphör ett nordiskt körkort att gälla i Sverige så snart innehavaren tar stadigt hemvist här. Dessa skillnader, som ter sig omotiverade, har lett till att man i praxis har ansett sig böra tillämpa de generella bestämmelserna om utländskt körkorts giltighetstid även på nordiska körkort. På så sätt har man undvikit att godkännandefristen för nordiska körkort har blivit kortare än för andra utländska körkort.

Körkortsutredningen föreslår att reglerna om nordiska körkort får i huvudsak det innehåll som utredningen har föreslagit i fråga om icke-nordiska körkort. Utbyte av nordiskt körkort mot ett svenskt bör dock enligt utredningen kunna gälla även högre körkortsklass än B.

I prop. 1975/76: 155 förordades att Sverige genomför den av Nordiska rådet rekommenderade ordningen att nordiskt körkort skall bli giltigt i annat nordiskt land även sedan körkortshavaren har fast bosatt sig i detta land. Vissa tillämpningsfrågor som kan komma upp i sammanhanget har behandlats av Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV) i rapporten Körkort i Norden (nr 6 i Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapportserie). I propositionen biträdades de principlösningar som lades fram av NKV. Riksdagen hade ingen erinran mot propositionen i denna del.

Körkortsutredningen förordar att Sverige som första land genomför förslaget. I fråga om de olika tillämpningsfrågorna ansluter sig utredningen i huvudsak till NKV:s principförslag. Enligt utredningen bör sammanfattningsvis sålunda följande gälla. Fast bosättning i Sverige skall anses föreligga när körkortshavaren är kyrkobokförd här. Det utländska körkortet gäller i enlighet med sitt innehåll, bl. a. vad avser giltighetstiden, och ger samma förarbehörighet som i utfärdandelandet. Frågor om körkortsingripanden prövas i regel enligt svensk lagstiftning. Detsamma gäller vid förnyelse av körkortet. Dessutom bör det finnas kvar en möjlighet att få det utländska körkortet utbytt mot ett svenskt utan att genomgå förarprov. Något krav på läkar- eller lämplighetsundersökning bör dock inte ställas upp. Körkortshavaren registreras i det centrala körkortsregistret i samband med kyrkoskrivningen här och anmärkningar som därefter riktas mot körkortshavaren registreras på samma sätt som för innehavare av svenska körkort. Det bör påpekas att förarbehörigheten i yrkesmässig trafik är undantagen från de föreslagna reformerna.

Ett genomförande av förslaget förutsätter att 1956 års bilaterala överenskommelser sägs upp såvitt avser körkortsfrågorna och ersätts av nya överenskommelser. Dessa bör avse bl. a. rättsverkningarna i övriga nordiska länder av svenska beslut om återkallelse av nordiskt körkort och rätten för svenska körkortsmyndigheter att ta del av de anmärkningar mot körkortshavaren som har registrerats i det land som har utfärdat körkortet. I avvaktan på att sådana överenskommelser kan träffas föreslår utredningen att de nuvarande reglerna om nordiska körkort – med de ändringar som utredningen har föreslagit – förs samman i en gemensam författning om utländska körkort.

Remissinstanserna instämmer allmänt i utredningens överväganden. När det gäller NKV:s förslag pekar visserligen instanserna på flera frågor som kan ge upphov till problem vid den praktiska tillämpningen. Ingen av frågorna är emellertid av sådan vikt att instanserna avstyrker att Sverige som första land genomför förslaget i enlighet med de principer som utredningen har redovisat. Beträffande utredningens ställningstaganden mera i detalj är remissopinionen något splittrad endast vad gäller frågan om körkortets giltighetstid. Några instanser anser nämligen att de svenska bestämmelserna om utbyte av körkortet vart tionde år bör gälla även ett annat nordiskt körkort.

För egen del vill jag anföra följande.

Som NKV har framhållit är givetvis ett samtidigt genomförande av förslaget i Danmark, Finland, Norge och Sverige en klar fördel. Den tid som nu har förflutit sedan förslaget lades fram tyder emellertid på att en sådan samordning inte kan leda till ett resultat inom en nära framtid. Med hänsyn härtill och då utredningen har visat att det numera är möjligt för Sverige att genomföra förslaget anser jag att vi nu bör ta detta steg. Härvid bör de principer som NKV och körkortsutredningen har lagt fram vara vägledande. Det kan emellertid i ett inledningsskede visa sig lämpligt att i vissa avseenden göra avsteg från förslaget i syfte att få övergången så mjuk som möjligt. Huvudprincipen om att Sverige skall godta de nordiska körkorterna får dock inte frångås.

Jag avser att snarast ta initiativ till att 1956 års överenskommelser ses över. Mot bakgrund av det fylliga utredningsmaterial som finns i frågan bör detta kunna ske relativt snabbt. Samtidigt bör de speciella problem som i detaljanmärkningar kommit fram under remissbehandlingen kunna lösas. Det bör därför vara möjligt att redan nu ange en riktpunkt för ikraftträdandet. Som jag återkommer till i det avslutande avsnittet bör denna riktpunkt vara den 1 januari 1982.

I avvaktan på ikraftträdandet bör de nordiska körkorterna omfattas av de ändringar som jag har föreslagit beträffande övriga utländska körkort med undantag för begränsningen av utbytesförmånen.

2.7 Registreringsfrågor

2.7.1 Inledning

I det centrala körkortsregistret (CKR) registreras innehavare av svenska körkort och traktorkort och personer för vilka spärrtid löper. Uppgifterna i registret är i huvudsak av tre slag, nämligen identitetsuppgifter, körkortsuppgifter och belastningsuppgifter. Körkortsuppgifterna består bl. a. av beslut om körkortstillstånd, körkortsklass, varning, omhändertagande och återkallelse. Belastningsuppgifterna avser brott och andra anmärkningar. CKR förs av trafiksäkerhetsverket genom automatisk databehandling utom vad gäller brottsregistreringarna. I fråga om dessa belastningsuppgifter förs registret i stället länsvis hos resp. länsstyrelse. Belastningsuppgifter som avser domar eller beslut som har meddelats före den 1 mars 1972 – dvs. innan CKR inrättades – bevaras av länsstyrelserna på särskilda registerkort, som tillhör de tidigare regionala körkortsregistren. Brottsregistreringar av senare datum finns på registerblad som trafiksäkerhetsverket tillställer länsstyrelsen. Registerbladet, som framställs på datamaskinell väg av trafiksäkerhetsverket, innehåller uppgifter ur *dels* den del av CKR som förs hos trafiksäkerhetsverket, *dels* det av rikspolisstyrelsen inom RI-systemet särskilt förda registret över brott som skall antecknas i CKR (KKBEL). Ett nytt registerblad framställs varje gång en notering sker i KBEL. Även tidigare uppgifter finns då med. Körkortsregistrets belastningsdel såvitt avser brott förs genom att länsstyrelsen bevarar registerkortet och det senast översända registerbladet. Genom registreringen i CKR underlättas kontrollen av körkortshavarna för polisen och körkortsmyndigheterna. Registret lämnar också information till åklagare och domstolar i trafikmål. Det sker genom utdrag ur körkortsregistret som begärs hos länsstyrelsen. I utdraget tas med alla noteringar oavsett den tid som har förflutit från t. ex. ett brott. S. k. rehabiliteringsregler saknas således både i CKR och KBEL. I fråga om gallring ur registret finns bestämmelser som anger att trafiksäkerhetsverket i vissa fall får föra ur en uppgift som finns i körkortsregistret. Motsvarande regler finns dock inte för registreringen hos rikspolisstyrelsen och länsstyrelsen. Identitets- och körkortsuppgifterna i CKR är offentliga medan belastningsuppgifterna är sekretessbelagda.

Bestämmelserna om körkortsregistreringen finns främst i KKF, VTLinf och RI-kungörelsen. Dessutom gäller fortfarande kungörelsen (1971: 823) om övergång till nytt körkortsregistreringssystem. Reglerna om sekretess finns i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar, m. m. (omtryckt 1977: 1029, ändrad senast 1979: 1102) och i förordningen (1976: 807) om utlämnande av belastningsuppgifter ur körkortsregistret (ändrad 1977: 1111).

I prop. 1975/76: 155 behandlades ett förslag av samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet (numera samarbetsorganet för rättsväsendets

informationssystem – SARI) om vissa ändringar av systemet för brottsregistrering i KKBEL. Förslaget, som tog upp frågor om registrering av innehavare av utländska körkort, vissa rationaliseringar och behovet av rehabiliteringsregler, godtogs i princip av riksdagen. I vissa avseenden krävdes dock ytterligare underlag. Frågorna har därför övervägts vidare av körkortsutredningen. Utredningen har också behandlat en skrivelse från datainspektionen rörande körkortsregistrets gallringsregler.

I betänkandet lämnar utredningen förslag på den närmare utformningen av de regler som behövs för att de nu nämnda förslagen – med vissa modifieringar – skall kunna genomföras. Utredningen föreslår också att bestämmelserna om brottsregistreringen förs samman i en särskild författning som får lags form.

2.7.2 Rationaliseringar och ett särskilt trafikbrottsutdrag

Samarbetsorganets förslag, som godtogs av riksdagen, innebär att framställningen av registerblad till länsstyrelserna begränsas kraftigt vid bagatellartade engångsförseelser där åtgärder mot körkortshavaren ändå inte kommer i fråga. Ett särskilt trafikbrottsutdrag skall ersätta de nuvarande utdragen ur körkortsregistret. En följd av förslaget blir att rikspolisstyrelsen i stället för länsstyrelserna kommer att föra körkortsregistret i vad avser brottsbelastningarna. Trafikbrottsutdragen framställs av rikspolisstyrelsen med ledning av uppgifterna i KKBEL och CKR. Enligt förslaget bör trafikbrottsutdrag kunna framställas för alla personer, oavsett om de är körkortshavare eller inte. Eftersom en så omfattande registrering inte finns i KKBEL och CKR förutsätter förslaget att trafikbrottsutdragen innehåller uppgifter också ur rikspolisstyrelsens person- och belastningsregister (PBR).

Körkortsutredningen förordar att förslaget om begränsningar i framställningen av registerblad genomförs. Enligt utredningen bör begränsningen ske så, att registerblad inte framställs vid föreläggande av ordningsbot på högst 200 kr. under förutsättning att körkortshavaren inte har andra belastningar under de senaste fem åren. Förslaget om trafikbrottsutdrag ger utredningen anledning att ifrågasätta om det finns tillräckliga skäl att i KKBEL registrera andra brott än sådana som har begåtts av körkortshavare och innehavare av traktorkort. Innan ett körkortstillstånd meddelas måste nämligen ändå i normalfallet en personutredning göras. Genom denna utredning får körkortsmyndigheten erforderliga uppgifter om eventuell brottslighet. Inte heller anser utredningen det lämpligt att i registreringshänseende göra skillnad mellan personer som har löpande spärrtid och personer för vilka spärrtid inte löper. Utredningen föreslår därför att körkortsregistreringen skall avse endast körkortshavare och innehavare av traktorkort. Samarbetsorganets förslag att låta trafikbrottsutdragen omfatta alla personer oavsett om de har varit aktuella i körkortssammanhang eller inte anser utredningen inge principiella betänkligheter. Förslaget för-

utsätter att uppgifter hämtas ur PBR. Detta register är f. n. inte öppet för de allmänna domstolarna, såvida inte åklagaren undantagsvis tillför domstolen information ur det. Genom den föreslagna omfattningen av trafikbrottsutdraget skulle domstolarna få direkt tillgång till uppgifterna i PBR i trafikmål men inte i andra brottmål. Dessutom strider förslaget mot strävandena att begränsa registerinformationen där så är möjligt. Sammanfattningsvis förordar således utredningen att trafikbrottsutdragen skall avse bara körkortshavare och innehavare av traktorkort och att utdragen skall bestå av uppgifter ur KKBEL och CKR, dvs. vad som ingår i de nuvarande utdragen av körkortsregistret.

Förslagen tillstyrks i princip av remissinstanserna. Viss kritik riktas dock mot förslaget att slopa registreringen av personer för vilka spärrtid löper. Datainspektionen har påpekat att begränsningen i framställningen av registerblad bör gälla vid alla avgöranden, således inte bara förelägganden av ordningsbot.

För egen del vill jag anföra följande.

Jag instämmer i vad utredningen har anfört om att begränsa framställningen av registerblad vid lindrigare, enstaka förseelser. En strävan bör också vara att slopa länsstyrelsernas manuella register. Förslaget innebär ett effektivare utnyttjande av fördelarna med ADB-registret. Det bör också vara möjligt att göra ytterligare begränsningar på det sätt som datainspektionen har angivit. Hur registerföringen och begränsningen mera i detalj bör utformas, bl. a. frågan om en anknytning till en viss bötesnivå, får övervägas i det fortsatta arbetet med de regeringsförfattningar som reglerar framställningen av registerblad.

När det gäller registerbladen vill jag knyta an till en fråga som jag berörde i samband med att jag behandlade pricksystemet och varningsinstitutet, nämligen vikten av att man tar till vara de olika möjligheter som finns att i förebyggande syfte informera de körkortshavare som får anmärkningar riktade mot sig om deras åligganden. En sådan möjlighet – som även datainspektionen förordar – är att tillställa körkortshavaren ett registerblad varje gång ett sådant skall framställas utan särskild rekvisition. Förutom en viss pedagogisk effekt ger ett sådant förfarande körkortshavaren möjlighet att reagera mot felaktigheter i de registrerade uppgifterna.

Förslaget att slopa registreringen av personer för vilka spärrtid löper är jag inte beredd att tillstyrka. De nuvarande bestämmelserna om spärrtid gör det nödvändigt för körkortsmyndigheterna att få kännedom om förseelser som har inträffat under spärrtiden. Denna registrering gör det också möjligt att väsentligt förenkla handläggningen av vissa ärenden som rör nytt körkortstillstånd efter återkallelse. Som jag återkommer till senare kan man förenkla denna handläggning ytterligare. En förutsättning är dock att den nuvarande registreringen behålls.

Däremot instämmer jag med utredningen att brottsregistreringen inte

bör utvidgas till att avse alla som har begått ett brott, dvs. även dem som aldrig har varit körkortshavare. Utredningen har anfört flera starka skäl mot en sådan registrering. För egen del vill jag tillägga att den inte synes fylla något större praktiskt behov. Såvitt jag kan finna är den registrering som sker i dag tillräcklig för prövningen både i trafikmål och i körkortsmål. Jag förordar därför ingen annan ändring i principerna för registreringen av brott än vad som följer av mina förslag om registrering av innehavare av utländska körkort (avsnitt 2.7.5). Med detta ställningstagande bortfaller också det huvudsakliga skälet för att införa ett särskilt trafikbrottsutdrag.

Sammanfattningsvis innebär mina förslag i denna del att länsstyrelsernas manuella register i framtiden bör kunna slopas, att framställningen av registerblad begränsas och att körkortshavaren tillställs ett registerblad varje gång ett sådant skall framställas. Förslagen föranleder ändringar i bl. a. KKF, RI-kungörelsen och VTInf. Någon särskild lag om registreringen anser jag inte erforderlig, eftersom det inte blir fråga om att lägga upp något nytt register.

I detta sammanhang vill jag också beröra de primära uppgifterna för CKR såsom de bestämdes av riksdagen 1971 (prop. 1971: 65, TU 1971: 25, rskr 1971: 209) och det bemyndigande att meddela föreskrifter om registreringen som finns i 32 § KKL.

Enligt riksdagens beslut är körkortsregistreringens primära uppgift att tjäna trafiksäkerhetsarbetet genom att lättillgängligt, tillförlitligt och fullständigt ge aktuell information om körkortsförhållanden till i första hand polis, körkortsmyndigheter, trafiksäkerhetsverket och andra organ som sysslar med trafiksäkerhet. Registret borde inte onödigtvis belastas med uppgifter utanför detta ämnesområde och inte heller innefatta uppgifter som kunde erhållas på annat håll. För att underlätta körkortshanteringen ansågs att man i princip borde registrera uppgifter också för personer som, utan att inneha körkort, är i körkortsåldern.

Enligt 32 § KKL får emellertid regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om registrering endast vad gäller fordonsförare.

Det finns ett stort behov av att bevara uppgifter om personer som inte är körkortshavare men som kan komma att söka körkortstillstånd. Jag har redan berört registreringen av personer för vilka spärrtid löper, en fråga som riksdagen har tagit ställning till. Trafiksäkerhetsverket har i en framställning tagit upp en annan form av registrering som f. n. sker utan uttryckligt författningsstöd och som även datainspektionen har uppmärksammat i sitt remissvar över körkortsutredningens betänkande. I CKR förs nämligen identitetsuppgifter över alla 17–20-åringar i Sverige oavsett om de har körkort eller inte. Uppgifterna lämnas av riksskatteverket under november månad det år då personen fyller 16 år och lagras i CKR till november månad det år vederbörande fyller 20 år. Denna registrering sker för att säkerställa att personnummer och namn blir korrekta i det körkort

som kan komma att utfärdas. Länsstyrelserna har nämligen inte direkt åtkomst till dessa uppgifter genom något annat register. En följd av denna registrering är också att den som söker ett körkortstillstånd oftast inte behöver bifoga något personbevis.

En utvidgning av CKR så att det kan omfatta även andra än dem som är eller har varit körkortshavare är som har framgått väl förenlig med registrets primära uppgifter. Regeringen bör få föreskriva de ändringar i registerinnehållet som behövs när andra regelsystem ändras på ett sådant sätt att möjligheterna att utanför CKR ta del av uppgifter som är betydelsefulla för trafiksäkerhetsarbetet påverkas.

Jag föreslår därför att bemyndigandet i 32 § KKL ändras så att regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela de föreskrifter om registrering i CKR som behövs för tillämpningen av KKL.

2.7.3 Rehabiliteringsregler

I motsats till vad som gäller för andra brottsregister finns det för körkortsregistret inte några rehabiliteringsregler, dvs. bestämmelser om att vissa äldre uppgifter i registret inte får lämnas ut. Detta förhållande har påpekats i olika sammanhang och frågan behandlades som jag tidigare har nämnt även i prop. 1975/76: 155. I propositionen förordades att rehabiliteringsregler införs för alla belastningsuppgifter i registerblad och trafikbrottsutdrag med en rehabiliteringstid på fem år från domsdatum eller motsvarande. Tillräckligt underlag ansågs inte finnas för att ta ställning till om reglerna borde omfatta även vissa körkortsuppgifter såsom varning och återkallelse av körkort. Denna fråga skulle därför övervägas i det fortsatta reformarbetet.

Utredningen har på en punkt erinringar mot detta ställningstagande. Sådana belastningsuppgifter som avser anmälningar från läkare om vissa sjukdomstillstånd bör nämligen enligt utredningen undantas från rehabiliteringsreglerna. I fråga om reglernas omfattning i övrigt anser utredningen att körkortsuppgifter om varning, crinran och omhändertagande av körkort bör omfattas av systemet. Beslut om återkallelse av körkort bör däremot enligt utredningen i princip undantas. Endast om körkortet har förvärvats efter återkallelse bör ett sådant beslut kunna omfattas av rehabiliteringsreglerna. Vad angår rehabiliteringstidens längd anser utredningen att starka skäl talar för att den bör vara kortare än fem år när det gäller brottsbelastningar i fråga om innehavare av utländska körkort. Utredningen föreslår därför att rehabiliteringstiden i dessa fall blir två år.

Enligt utredningens förslag bör således rehabiliteringsregler finnas i CKR, KKBEL och i det särskilda registret för innehavare av utländska körkort (avsnitt 2.7.5). Utredningen avstyrker dock en samordning i rehabiliteringshänseende av de olika registren. I stället bör varje register behandlas för sig så att en anteckning i det ena registret inte hindrar en rehabilitering av en uppgift i ett annat register. Fullständigt utdrag ur

registren bör på begäran kunna fås av JK, JO och datainspektionen. Också enskild bör enligt utredningens mening alltid vara berättigad att få fullständigt utdrag om sig själv.

Förslaget tillstyrks av de flesta remissinstanserna. Flera instanser pekar dock på att förslaget förutsätter ändringar i bl. a. 22 § andra stycket KKL som inte medger att körkortshavaren meddelas varning för rattonykterhet, om han någon gång tidigare har dömts för trafiknykterhetsbrott. Datainspektionen anser att rehabiliteringstiden i samtliga register bör vara fem år.

För egen del tillstyrker jag i huvudsak utredningens förslag. Jag förordar dock i likhet med datainspektionen en enhetlig rehabiliteringstid på fem år. Vidare bör givetvis de registerförande myndigheterna rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket ingå bland dem som kan få ett fullständigt utdrag av registret. Som påpekats av flera remissinstanser innebär förslaget att vissa ändringar måste göras i KKL, bl. a. när det gäller förutsättningarna för att meddela en varning vid rattonykterhetsbrott. Jag återkommer till dessa ändringar i specialmotiveringen. Den närmare utformningen av rehabiliteringsreglerna får bestämmas efter samråd med de berörda myndigheterna.

2.7.4 Gallringsregler

Enligt 94 § KKF skall trafiksäkerhetsverket föra ur körkortsregistret uppgifter om den som har avlidit eller – i fråga om den som inte är mantalsskriven eller kyrkobokförd i landet – är född för mer än 90 år sedan. Trafiksäkerhetsverket får också i andra fall föra ur identitetsuppgift eller körkortsuppgift som inte behövs.

I en särskild skrivelse till utredningen har datainspektionen anfört att de gallringsregler som tillämpas beträffande KKBEL inte stämmer överens med gallringsreglerna för CKR som förs hos trafiksäkerhetsverket och att det från integritetssynpunkt krävs att alla personer som gallras ur CKR också skall utgå ur registrets belastningsdel.

Utredningen delar datainspektionens bedömning att samma gallringsregler bör gälla för belastningsuppgifterna som för andra uppgifter i CKR. Mot bakgrund av sina övriga förslag om registreringsrutiner och rehabiliteringsregler föreslår utredningen vidare att de nuvarande registerbladen och registerkorterna, som bevaras hos länsstyrelserna, utgår ur körkortsregistret. Därmed befrias länsstyrelserna helt från registerföringen. Vad gäller registerkorterna bör dessa emellertid arkiveras på varje länsstyrelse för att vara tillgängliga för körkortshavaren och motororganisationer. Utredningen vill därmed söka tillgodose det behov av fullständiga utdrag ur körkortsregistret som kan finnas när organisationerna delar ut utmärkelser för längre tids prickfri körning. Avslutningsvis berör utredningen en särskild fråga om gallring i CKR. När detta register inrättades gjordes av praktiska skäl en markering i registret för personer som hade en belastning

på registerkortet. Sådana markeringar görs emellertid även när registerblad framställs. Eftersom förfarandet synes sakna författningsstöd och då markeringarna – särskilt med beaktande av utredningens förslag i registreringsfrågorna – numera inte synes fylla någon självständig funktion anser utredningen att systemet bör upphöra och äldre markeringar i CKR gallras.

Även i denna del instämmer flertalet av remissinstanserna i utredningens överväganden. Datainspektionen anser att registeruppgifterna bör kunna gallras enligt motsvarande regler som föreslås gälla för rehabiliteringen och att gallringen i CKR bör omfatta alla som inte längre har körkort. Trafiksäkerhetsverket och länsstyrelsen i Hallands län motsätter sig vad utredningen har anfört om att den nuvarande markeringen i CKR om belastningar bör upphöra. Verket anser att gällande författningar inte ger stöd för att markeringen slopas. Länsstyrelsen i Hallands län anser att utredningens förslag är verklighetsfrämmande och opraktiskt. Saknas en sådan markering måste enligt länsstyrelsen ett registerblad rekvideras vid varje ansökan om körkortstillstånd. Med hänsyn till att flertalet av körkortssökandena inte har några belastningar, skulle detta medföra ett onödigt merarbete för länsstyrelserna. Datainspektionen å andra sidan ansluter sig till utredningens uppfattning att denna markering inte fyller någon funktion när de föreslagna registreringsbestämmelserna har genomförts.

För egen del ansluter jag mig till bedömningen att i princip samma gallringsregler bör gälla för hela körkortsregistret. Den närmare utformningen av gallringsreglerna får övervägas efter samråd med berörda myndigheter.

När det gäller länsstyrelsernas registerkort bör dessa utgå ur körkortsregistret. Det bör ankomma på riksarkivet att efter samråd med länsstyrelserna bestämma om och hur uppgifterna bör arkiveras.

Vad slutligen angår den särskilda markeringen i CKR om att belastningsuppgift finns så är jag inte beredd att nu förorda att denna markering slopas. Uppenbarligen fyller markeringen alltjämt ett praktiskt behov i det att den väsentligen underlättar länsstyrelsernas hantering och begränsar behovet av registerblad. Att en sådan markering får finnas bör dock framgå av KKF.

2.7.5 Registrering av innehavare av utländska körkort

Utredningens överväganden och förslag i fråga om registreringen av innehavare av utländska körkort bygger i huvudsak på de principlösningar som samarbetsorganet har lagt fram och som riksdagen har godkänt. De innebär att brottsregistreringen skall ske på samma sätt som för innehavare av svenska körkort men i ett särskilt register inom RI, förslagsvis benämnt KKBELu. Förutom uppgift om brott skall detta register innehålla identitetsuppgifter, såsom namn och födelsetid, och tillgängliga körkortsuppgifter. Körkortshavaren registreras först då det finns anledning att föra in

en belastningsuppgift som avser ett brott. Andra belastningsuppgifter registreras inte. Registerbladen framställs av rikspolisstyrelsen och tillställs länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är bosatt. Är körkortshavaren inte bosatt i Sverige skall registerbladet enligt utredningens förslag sändas till länsstyrelsen i det län där förseelsen har begåtts. Reglerna bör enligt utredningen vara desamma för innehavare av nordiska körkort som för innehavare av andra utländska körkort. När förslaget om nordisk giltighet av körkort genomförs bör emellertid de nordiska körkorterna omfattas av i princip samma registreringsregler som de svenska körkorterna. Registreringen av utländska körkort förutsätter en utvidgad underrättelseskyldighet för domstolar och andra myndigheter som beslutar i ärenden som skall föranleda registrering.

Utredningens förslag tillstyrks genomgående av remissinstanserna. Endast när det gäller omfattningen av registreringen har skilda uppfattningar förts fram. Således är länsstyrelsen i Västmanlands län tveksam till om registreringen bör omfatta alla utlänningar. En begränsning till personer som är bosatta i Sverige eller åtminstone har fast adress här förefaller rimligare enligt länsstyrelsen. Rikspolisstyrelsen anser att registerblad beträffande den som inte är bosatt i Sverige bör sändas till länsstyrelsen i Stockholms län.

För egen del vill jag anföra följande.

Registreringen av innehavare av utländska körkort är avsedd att fylla i huvudsak två viktiga funktioner. Dels skall den öka möjligheterna att genom olika körkortsåtgärder ingripa mot förarna, dels skall den ge ett bättre underlag för prövningen av ansökningar om utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt. Mot denna bakgrund är det naturligt att man har velat göra registreringen så heltäckande som möjligt och således låta den avse även dem som endast tillfälligt vistas i Sverige. Enligt min mening kan det emellertid ifrågasättas om inte en sådan registrering leder för långt. Det bör övervägas om den inte kan begränsas till att avse endast de körkortshavare som är kyrkobokförda i Sverige. Jag vill i detta sammanhang hänvisa till vad jag tidigare har sagt om de utländska körkortens giltighet i Sverige och om utbyte av utländska körkort. En annan fördel med den av mig förordade begränsningen är att det inte kommer att råda någon tveksamhet om till vilken länsstyrelse registerbladet skall sändas.

I övrigt instämmer jag i huvudsak i utredningens överväganden som nära ansluter till riksdagens tidigare ställningstaganden i frågan. Registreringen bör avse brott, men även beslut om varning eller vägran att godkänna körkortet. Erfarenheterna av registreringen får utvisa om det efter hand finns skäl att utvidga den till att avse även andra uppgifter. En utvidgning måste givetvis göras i fråga om nordiska körkort, när förslaget om deras giltighet i Sverige genomförs (2.6.3).

Mina överväganden i denna del påverkar inte körkortsmyndigheternas rätt att ingripa mot även de innehavare av utländska körkort vars förseelser enligt vad jag nu har sagt inte skall registreras.

2.8 Övriga frågor

2.8.1 Återkallelsegrunderna

Såsom jag tidigare har anfört i mina överväganden i överflyttningsfrågan (avsnitt 2.2.3) är det angeläget att noga följa utvecklingen när det gäller körkortsingripanden. I det sammanhanget avser jag att ägna särskild uppmärksamhet åt återkallelsegrunderna och är beredd att vidta de ändringar som en sådan uppföljning kan föranleda. Jag vill emellertid redan nu ta upp vissa delfrågor.

I 5 § TBL finns bestämmelserna om ansvar för s. k. smitning. Enligt detta stadgande skall en vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka och genom att avlägsna sig från olycksplatsen har undandragit sig att efter förmåga medverka till de åtgärder som olyckan skäligen har bort föranleda, dömas till fängelse i högst ett år eller till böter. Detsamma gäller om han eller hon vägrar att lämna sitt namn och hemvist eller upplysningar om händelsen.

Enligt 16 § 2 KKL skall körkortet återkallas om körkortshavaren har brutit mot 5 § TBL och personskada eller sådan sakskada som ej är ringa har uppkommit.

Om begränsningen till ringa sakskada anförde dåvarande departementschefen följande i prop. 1975/76: 155.

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 ett 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 sakskador leda till en så hård reaktion som körkortsåterkallelse.

Riksdagen gjorde ingen erinran mot dessa uttalanden.

Jag instämmer i att de lindrigaste fallen av smitning inte genast bör leda till en körkortsåterkallelse. Däremot ifrågasätter jag om det är lämpligt att anknyta till arten och storleken av en skada för att ange vid vilka fall en återkallelse skall ske. Oavsett omfattningen av eventuella skador kan nämligen överträdelsen ha medfört en trafikfara eller på annat sätt visat på betydande brister när det gäller gärningsmannens lämplighet som körkortshavare. Jag tänker särskilt på det inte ovanliga fallet att den brottsliga gärningen innebär att fordonet övergetts på en plats där det utgör en risk för en ny trafikolycka. Även en smitning från en trafikolycka med ringa sakskador kan alltså vara mycket allvarlig från trafiksäkerhetssynpunkt. För tillämpningen av 16 § 2 KKL bör därför inte förutsättas att en skada av viss omfattning skall ha uppkommit. Avgörande bör i stället vara brottets svårhetsgrad från trafiksäkerhetssynpunkt. En sådan bedömning kan ske om bestämmelsen ändras så att ett körkort skall återkallas om körkortsha-

varen har brutit mot 5 § TBL och överträdelsen inte kan anses som ringa. Enligt min mening ansluter också en sådan regel väl till den mera nyanserade och individualiserade bedömning som eftersträvas i körkortsmålen.

I detta sammanhang vill jag också ta upp bestämmelsen i 16 § 4 KKL om återkallelse på grund av brott mot grundläggande trafiksäkerhetsregler, som behandlades i prop. 1975/76: 155, t. ex. körning mot rött ljus. I de uttalanden som dåvarande departementschefen gjorde (s. 92) och som godkändes av riksdagen framhölls, att man måste se allvarligt på brott mot de grundläggande trafikreglerna. Detta skulle dock enligt föredragandens mening inte innebära att man skulle åsidosätta kraven på en med hänsyn till omständigheterna nyanserad bedömning. 16 § 4 KKL utformades så att körkortet skall återkallas om körkortshavaren har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn.

Bestämmelsen har visat sig medföra vissa praktiska svårigheter vid tillämpningen. Sålunda har en del körkortsmyndigheter – med den kategoriska avfattningen av bestämmelsen – ansett sig nödsakade att ta upp till omprövning alla fall av t. ex. körning mot rött ljus. Andra däremot anser sig inte böra eller av brist på resurser kunna göra något förrän efter andra eller tredje anmärkningen. Detta förhållande är givetvis inte acceptabelt. För egen del anser jag att man måste lägga stor vikt vid åtgärder mot dem som har gjort sig skyldiga till sådana allvarligare trafikförseelser som det här är fråga om men att det ändå bör finnas ett visst utrymme att underlåta en omprövning av körkortsinnehavet vid de lindrigaste fallen av sådana brott. Jag förordar därför att 16 § 4 KKL ändras så att en gräns dras mellan de fall som skall vara återkallelsegrundande och de som inte bör vara det. Det kan ske genom att körkortsmyndigheterna ges större möjlighet att ta viss hänsyn till trafikfaran i varje enskilt fall. Är omständigheterna sådana att någon trafikfara i det enskilda fallet inte kan anses ha förelegat bör brottet inte föranleda en återkallelse enligt 16 § 4 KKL. Författningsmässigt bör detta uttryckas så att återkallelse skall ske om överträdelsen inte kan anses som ringa, dvs. efter motsvarande bedömningsnorm som jag nyss har föreslagit i frågan om återkallelse på grund av smitning. Med en sådan uppläggning skapas också möjligheter att avgränsa de fall då en erinran skall kunna komma i fråga.

2.8.2 Återkallelse på grund av straffbelagd gärning

Enligt 18 § KKL får beslutet om slutlig återkallelse av ett körkort på grund av en straffbelagd gärning inte meddelas förrän frågan om straff har blivit avgjord genom en dom som har vunnit laga kraft. Från denna huvudregel finns det två undantag. Den gäller inte om omständigheterna är sådana att körkortshavaren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon (18 § 1 KKL). Den gäller inte heller om åklagaren med stöd av 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsva-

5 Riksdagen 1979/80. I saml. Nr 178

rande bestämmelse i en annan författning har beslutat att inte tala å gärningen, dvs. har meddelat s. k. åtalsunderlåtelse (18 § 2 KKL).

Bestämmelserna i 18 § KKL, som delvis går tillbaka på äldre motsvarigheter, har utsatts för kritik från olika håll. Kritiken har gällt främst utformningen av undantaget i 18 § 1 KKL.

Uttrycket oavsett utgången i ansvarsfrågan tillkom 1958. Det avsåg endast att förtydliga den tidigare bestämmelsen i ämnet. Enligt denna kunde ett beslut om slutlig återkallelse meddelas före den lagakraftvunna brottmålsdomen om det var uppenbart att föraren var olämplig som körkortshavare. Genom tillägget avsåg dåvarande departementschefen (prop. 1958: 69, 2LU 1958: 20, rskr 1958: 233) att understryka att någon prövning av ansvarsfrågan inte fick göras i körkortsmålet.

Kritiken mot bestämmelsen gäller bl. a. att dess tillämpningsområde är ytterst begränsat. Det har t. o. m. ifrågasatts om undantaget över huvud taget fyller något behov. Undantaget anses inte kunna tillämpas i något av de fall där utgången i ansvarsfrågan är avgörande för om körkortet skall återkallas eller inte. Så lär alltid vara fallet om enbart någon av återkallelsegrunderna i 16 § 1–4 eller 6 KKL är aktuell, dvs. vid trafikbrottslighet eller annan brottslighet som är av betydelse för körkortsfrågan. Är någon annan återkallelsegrund tillämplig saknar bestämmelserna i 18 § KKL betydelse eftersom grunden för återkallelsen då inte är en straffbelagd gärning.

Bestämmelserna i 18 § KKL har uppmärksamrats också från en annan utgångspunkt. Om ett körkort har återkallats tills vidare och det slutliga avgörandet i ansvarsfrågan dröjer, t. ex. på grund av överklaganden, händer det att den spärrtid som sedermera bestäms i beslutet om återkallelse understiger den tid som föraren faktiskt har varit fråntagen sin förarbehörighet. Det finns exempel på fall där föraren på detta sätt har fått vänta på att återfå sin förarbehörighet i mer än ett år efter spärrtidens utgång. För att undvika en sådan konsekvens förekommer det att domstolen upphäver den interimistiska återkallelsen och återställer körkortet till föraren när den tid har förflutit som motsvarar den spärrtid som kan beräknas följa på en slutlig återkallelse. Det slutliga beslutet får domstolen dock inte meddela förrän det finns en lagakraftvunnen dom i ansvarsfrågan. När den domen föreligger skall alltså domstolen ta upp körkortsmålet till slutlig prövning. Beslutar domstolen då att återkalla körkortet – vilket normalt skall ske i dessa fall, eftersom den interimistiska återkallelsen är avsedd främst för de fall där återkallelse är obligatorisk – måste körkortshavaren ännu en gång lämna tillbaka det körkort som domstolen tidigare återställt. Ett sådant förfarande måste för körkortshavaren framstå som förvirrande. Än mer tillspetsad blir situationen om den spärrtid som bestäms i återkallelsebeslutet kan avräknas helt mot den tid som körkortshavaren tidigare har varit fråntagen förarbehörigheten på grund av den interimistiska återkallelsen. Det innebär nämligen att föraren måste lämna tillbaka sitt körkort samti-

digst som det inte finns något hinder mot att ett nytt körkort utfärdas. Dessa olägenheter kan undvikas endast om domstolen, när den tar upp körkortsmålet till slutligt avgörande, tillämpar undantagsstadgandet i 24 § KKL och med avvikelse från lagen underlåter att återkalla körkortet. Detta är emellertid inte heller alltid en lämplig väg. Den innebär nämligen att man måste åsidosätta de viktiga krav på en ny lämplighetsprövning och ett nytt förarprov som annars gäller för många av de förare som har visat sig olämpliga som körkortshavare. Dessutom är undantagsstadgandet i 24 § KKL givetvis inte avsett för att undvika obilliga resultat som hänger samman med domstolsförfarandet i körkortsmålen.

Med hänsyn till vad jag nu har anfört anser jag att domstolarna måste få större möjligheter än f. n. att slutligt återkalla ett körkort med stöd av 16 § 1–4 eller 6 KKL innan den lagakraftvunna brottmålsdomen föreligger. De fall det blir frågan om är enbart sådana där körkortet är omhändertaget eller återkallat tills vidare, dvs. där en återkallelsetid redan har börjat löpa. Bestämmelsen bör ersätta det nuvarande stadgandet i 18 § 1 KKL och utformas så att brottmålsdomen inte behöver avvaktas om den spärrtid som domstolen bestämmer går ut senast när beslutet meddelas. Den vars körkort har återkallats tills vidare har givetvis ett intresse av att körkortsmålet avgörs så snabbt som möjligt. Om bestämmelsen utformas så som jag nu har förordat torde det i de flesta fall knappast finnas någon anledning för föraren att motsätta sig att en återkallelse sker. Den kommer ju endast att betyda att den interimistiska återkallelsen upphör och att föraren får möjlighet att återförvärva sin förarbehörighet. Innebär brottmålsdomen ett frikännande eller att omständigheterna kring brottet inte har varit så allvarliga som utredningen i körkortsmålet har visat kan i efterhand spärrtiden sättas ned eller återkallelsen hävas med stöd av 25 § KKL om det finns synnerliga skäl för det. En frikännande brottmålsdom bör givetvis alltid utgöra ett synnerligt skäl för att häva en återkallelse på grund av den gärning som har prövats i domen. Däremot bör det inte vara möjligt att ompröva ett lagakraftvunnet återkallelsebeslut i skärpande riktning. Rätts säkerheten kräver att den enskilde skall kunna lita på att ett slutligt beslut om återkallelse, som har vunnit laga kraft, inte skall kunna ändras i skärpande riktning.

Vad jag nu har anfört innebär att de slutliga återkallelsebesluten kan komma väsentligt snabbare än som f. n. är möjligt.

2.8.3 Ändringar i körkortsförordningen

Mina förslag i det föregående medför att vissa ändringar måste göras i KKF. Jag har emellertid sett det som angeläget att i detta sammanhang också göra en mer allmän översyn av KKF. Det är främst erfarenheterna av tillämpningen av den nya körkortslagstiftningen som föranleder detta. Förslag till ändringar har också kommit från bl.a. trafiksäkerhetsverket. Även i remissvaren över körkortsutredningens betänkande finns det för-

slag som rör KKF. Några av förslagen har redan omnämnts i prop. 1978/79: 111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m. m. (bilaga 5, avsnitt 4). Jag vill emellertid nu för riksdagens information något utförligare redovisa huvuddragen av de ändringar i KKF som jag senare avser att lägga fram för regeringen. Förslagen syftar främst till förenklingar för dem som söker körkort och för de myndigheter som skall tillämpa körkortslagstiftningen.

Jag vill först ta upp förfarandet vid en *ansökan om körkortstillstånd*. F. n. gäller att den som hos länsstyrelsen ansöker om ett körkortstillstånd skall bifoga dels ett besked om personutredning, dels ett läkarintyg. Beskedet om personutredning är endast ett bevis från polismyndigheten att sökanden hos polisen har begärt att en personutredning skall göras. När utredningen är klar skickas den av polisen direkt till länsstyrelsen. Enligt min mening bör det ankomma på länsstyrelsen att föranstalta om den personutredning som behövs. Till ansökningen om körkortstillstånd skulle då behöva fogas endast läkarintyget. När en sådan ansökning har kommit in får länsstyrelsen remittera ärendet till polisen i de fall där det krävs.

I detta sammanhang vill jag också något beröra *innehållet i utredningen* som skall ligga till grund för länsstyrelsens prövning. I prop. 1975/76: 155 föreslogs att polisens lämplighetsintyg skulle upphöra och ersättas med en redovisning av enbart faktiska omständigheter. Polisen skulle även i fortsättningen i varje enskilt fall höra vederbörande sociala organ. Utredningarna skulle dock inte innehålla något sammanfattande omdöme i körkortsfrågan. Bakgrunden till förslaget var att systemet med ett lämplighetsintyg ofta väckte missförstånd. Många körkortssökande trodde nämligen att saken var avgjord i och med att de hade fått polisens lämplighetsintyg. Vidare förutsattes i propositionen, att de svårigheter som vårdorganen ansåg sig möta när det gällde att yttra sig om enskilda klienter skulle kunna minska om uppgiftslämnandet inskränktes till en redovisning av enbart faktiska förhållanden.

De sociala organens medverkan i körkortsärenden har behandlats i prop. 1979/80: 1 om socialtjänsten. Enligt förslagen i denna skall de sociala nämndernas yttranden i körkortsärenden inte längre vara obligatoriska. Nämnderna får höras endast om länsstyrelsen eller domstolen har anledning att anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden. Det är alltså först om en begången förseelse eller någon annan anmärkning ger anledning till det som myndigheterna inom socialtjänsten får höras. En annan förutsättning för att ett yttrande skall få inhämtas är att yttrandet har betydelse för ärendets avgörande. Några uppgifter till polisens personutredning skall de sociala organen enligt förslaget inte lämna i fortsättningen. När det gäller rapporteringen av ingripanden enligt lagen (1976: 511) om omhändertagande av berusade personer m. m. (LOB) har som förutskickats i propositionen en arbetsgrupp tillsatts inom regeringskansliet för att närmare pröva denna fråga. Arbetet är

inriktat på att få fram ett förslag som kan genomföras samtidigt som socialtjänstreformen träder i kraft.

Om de sociala organen inte regelmässigt skall höras i körkortsärendena kommer polisens personutredning att få ökad betydelse. Oftast kommer den personliga lämplighetsprövningen av den som söker körkort att få göras på grundval av denna utredning. Den kommer också att vara av stor vikt för frågan om länsstyrelsen skall begära ett yttrande från de sociala organen. Det är därför angeläget att den blir så uttömmande som möjligt bl. a. genom att man försöker ta till vara enskilda polismäns personkännedom. Från flera håll, bl. a. från polisen, har påpekats att utredningarna har blivit sämre sedan lämplighetsintyget slopades. Enligt min mening bör man därför såtillvida återgå till den tidigare ordningen att man låter polisen yttra sig i frågan om sökanden är lämplig som körkortshavare eller inte. Genomförs samtidigt mitt förslag att låta länsstyrelsen införskaffa den utredning som behövs, kan det inte uppstå några sådana missförstånd som lämplighetsintyget väckte.

När det gäller *giltighetstiden för körkortstillstånden* föreslår jag att den förlängs från ett år till två år. Därmed skulle de flesta av dem som inte hinner avlägga ett godkänt förarprov under det första året slippa att söka ett nytt körkortstillstånd eller i ansökan om dispens begära förlängning av giltighetstiden hos trafiksäkerhetsverket. En sådan dispens kan trafiksäkerhetsverket medge om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten och det föreligger synnerliga skäl. Sökanden måste alltså ha starka skäl för att få en dispens. Enligt min mening har frågan om en förlängning av tillståndets giltighetstid ett så nära samband med själva tillståndsgivningen att den lämpligen bör prövas av länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut bör inte kunna överklagas.

Möjligheten att få en förlängning bör också underlättas. Det bör räcka med att sökanden anger en godtagbar förklaring till varför något godkänt förarprov inte har avlagts och att länsstyrelsen vid en samlad bedömning finner att en ny lämplighetsprövning inte behövs. Vid denna bedömning bör hänsyn tas till bl.a. utredningen i tillståndsärendet och eventuella belastningsuppgifter i CKR. Ju längre tid som har förflutit från det att körkortstillståndet meddelades, desto starkare blir givetvis också skälen för en ny lämplighetsprövning.

En annan fråga som också bör flyttas över till länsstyrelsen är vissa fall av *medgivanden enligt 2 § tredje stycket KKL* för den som har fått sitt körkort återkallat att köra inom garageområde, verkstadsområde eller liknande. F. n. gäller att ett sådant medgivande kan lämnas endast av domstol, antingen i samband med beslutet om återkallelse eller senare efter särskild ansökan av den vars körkort har återkallats. Körkortsutredningen har föreslagit att prövningen av en sådan ansökan från den som har fått sitt körkort återkallat skall göras av länsstyrelsen i det län där körkortstillståndet har meddelats i stället för den länsrätt som har meddelat

beslutet om återkallelse. Prövningen bör enligt utredningen regelmässigt kunna ske på handlingarna, varför det är onödigt att hänvisa dessa ärenden till länsrätten. Förslaget har inte närmare kommenterats av remissinstanserna. För egen del ansluter jag mig till uppfattningen att länsstyrelse i stället för länsrätt bör pröva dessa frågor när de aktualiseras genom en särskild ansökan. Prövningen bör emellertid göras av länsstyrelsen i det län där beslutet om återkallelse har fattats.

Väsentliga förenklingar kan också göras av förfarandet när någon vill *få tillbaka förarbehörigheten efter en återkallelse*. Bortsett från vissa särbestämmelser vid återkallelser på grund av medicinska hinder och på grund av att vissa förelägganden inte har följts krävs alltid en ny ansökan om körkortstillstånd för att få tillbaka förarbehörigheten. Det innebär bl. a. att en personutredning skall göras. Vidare skall ett nytt körkort utfärdas och sökanden avlägga ett godkänt förarprov. Den gamla körkortshandlingen lämnas aldrig tillbaka. Från kraven på ny personutredning och nytt godkänt förarprov finns dock vissa undantag i KKF. Har körkortet återkallats på grund av andra trafikbrott än grov vårdslöshet i trafik eller trafiknykterhetsbrott behöver en ny personutredning göras bara om det finns särskilda skäl för det. Ett nytt förarprov behöver inte avläggas om körkortet har återkallats med en spärrtid på högst sex månader och domstolen i beslutet om återkallelse inte funnit särskilda skäl att förordna om förarprov. För att undantagsbestämmelserna skall bli tillämpliga krävs dock i båda fallen att ansökningen om körkortstillstånd görs inom en månad från spärrtidens utgång.

Kravet på att ansökningen måste göras inom en viss tid har visat sig kunna leda till mindre tillfredsställande resultat, särskilt när det gäller frågan om ett förarprov skall avläggas eller inte. Jag tänker främst på de körkortsmål som avgörs i högre instans. Det inträffar då, såsom framgår av vad jag tidigare har anfört, att den spärrtid som fastställs har löpt ut i sådan tid före beslutet att sökanden inte har någon möjlighet att göra sin ansökan om körkortstillstånd inom den tid som krävs för att ett nytt förarprov inte skall behöva avläggas. Detta är givetvis inte acceptabelt. För att komma till rätta med denna olägenhet och samtidigt förenkla förfarandet när någon vill få tillbaka sin förarbehörighet efter en återkallelse förordar jag följande rutiner.

Har ett körkort återkallats på grund av andra trafikbrott än grov vårdslöshet i trafik eller trafiknykterhetsbrott bör liksom f. n. någon personutredning inte göras för att förarbehörigheten skall kunna återförvävas. I normalfallet bör det räcka med att länsstyrelsen gör en kontroll i CKR. Bara om det finns särskilda skäl för det bör länsstyrelsen förordna om en personutredning. Ett sådant skäl är givetvis att registerkontrollen visar att nya anmärkningar har kommit fram under spärrtiden. Ett annat skäl är att prövningen inte kan göras i nära anslutning till spärrtidens utgång. I CKR finns ju inga noteringar för tiden efter spärrtidens utgång. Som en riktpunkt

bör gälla den nuvarande tiden på en månad. Har en längre tid än en månad förflutit från spärrtidens utgång när ansökningen om körkortstillstånd kommer in bör alltså en ny personutredning i regel göras innan förarbehörigheten kan återges.

Möjligheten att slippa ett nytt förarprov efter kortare spärrtider bör finnas kvar. Den bör emellertid gälla bara i de fall där enligt vad jag nyss har sagt en ny personutredning normalt inte behövs, dvs. när körkortet har återkallats på grund av andra trafikbrott än grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott. Det förenklade förfarandet blir därmed förbehållet just de fall där någon särskild prövning – personutredning eller förarprov – normalt inte anses nödvändig. Den nuvarande gränsen vid en spärrtid på högst sex månader bör behållas. Likaså bör domstolen ha kvar möjligheten att i återkallelsebeslutet föreskriva att ett nytt förarprov skall avläggas.

I de fall ett nytt förarprov inte behöver avläggas bör det återkallade körkortet återställas till föraren efter spärrtidens utgång. Det bör ske utan någon ansökan från föraren. Det återkallade körkortet blir alltså giltigt igen när det har lämnats tillbaka till föraren. Bestämmelsen om att körkortet skall återställas till föraren efter spärrtidens utgång om ett nytt förarprov inte skall avläggas gäller även om beslutet om återkallelse ännu inte har vunnit laga kraft. Är målet föremål för högre rätts prövning kan denna domstol med stöd av 19 § KKL och 28 § förvaltningsprocesslagen förordna att körkortet skall vara återkallat tills vidare. Har ett sådant förordnande meddelats gäller givetvis inte längre den tidigare bestämda spärrtiden och körkortet får då inte återställas.

I det fortsatta arbetet får övervägas om det är möjligt att återställa det återkallade körkortet även i de fall då ett nytt förarprov skall avläggas.

De rutiner som jag nu har föreslagit innebär att oftast varken personutredning eller förarprov kommer att krävas för att återfå förarbehörigheten efter en återkallelse med en spärrtid på högst sex månader. Det kan emellertid inträffa att en personutredning måste göras. I så fall skall givetvis körkortet inte lämnas tillbaka förrän länsstyrelsen har prövat förarens personliga lämplighet på grundval av den utredning som länsstyrelsen har funnit skäl att föranstalta om. Prövningen bör göras i så nära anslutning till spärrtidens utgång som möjligt. Länsstyrelsen bör därför redan under spärrtiden försöka få in den utredning som behövs. Det finns inte något hinder mot att prövningen görs redan innan spärrtiden har gått ut i analogi med vad som gäller för prövningen av en ansökan om körkortstillstånd. Det omvända fallet, att ett nytt förarprov skall avläggas men någon personutredning inte görs, skall handläggas enligt de nuvarande rutinerna. I alla de fall där ett nytt förarprov skall avläggas måste föraren ansöka om ett körkortstillstånd.

I detta sammanhang vill jag också nämna något om läkarintyget. Mina förslag att återställa körkortet efter vissa återkallelser utan någon ansökan från föraren förutsätter att inte heller något läkarintyg skall behöva ges in

till länsstyrelsen. Detta torde inte innebära någon försämring av kontrollen av att föraren uppfyller de medicinska kraven för att få körkort. De fall det här blir frågan om är ju endast de där återkallelsetiden har skett enbart på grund av vissa trafikbrott och återkallelsetiden har varat i högst sex månader. Inte heller innebär detta något ställningstagande från min sida i frågan om värdet av den obligatoriska läkarundersökningen. Denna fråga övervägs f. n. av en särskild utredare (K 1979: 05) av formerna för den medicinska prövningen i körkortsärenden.

Jag vill också förorda en inskränkning av det straffbara området för underlåtenhet att *medföra körkortet under färd*. Jag anser att om det vid en kontroll bevisligen framgår att en person innehar ett gällande körkort skall han eller hon inte straffas för att inte ha haft med sig körkortet under färden. Kan det alltså genom CKR eller på ett annat tillförlitligt sätt konstateras att föraren har ett körkort som gäller för fordonsslaget bör således något straff inte komma i fråga. I dag finns det visserligen möjligheter för polisen att meddela en rapporteftergift i ett sådant fall. Enligt min mening bör det emellertid direkt av författningen framgå att ett sådant fall inte skall medföra något straff, oavsett anledningen till underlåtenheten. För att en kontroll i CKR över huvud taget skall kunna göras måste föraren givetvis kunna visa upp en godtagbar legitimationshandling eller annars på ett tillförlitligt sätt göra klart vem han eller hon är. Det enklaste sättet att legitimera sig och samtidigt styrka sin förarbehörighet blir alltså även i fortsättningen att medföra körkortet. Kan någon kontroll i CKR inte göras men har förarens identitet kunnat fastställas bör inte heller någon straffbar överträdelse föreligga. Det är här fråga om sådana fall där det redan i dag måste göras en utredning om olovlig körning. Att helt slopa skyldigheten att medföra körkortet och att återinföra det tidigare s. k. uppvisandeinstitutet är inte lämpligt främst med tanke på de arbetsinsatser detta skulle kräva av polisen. Det tidigare systemet beräknades ta i anspråk 70–90 årsarbetskrafter hos polisen. Dessa resurser kan nu i stället användas för trafiksäkerhetsarbetet i övrigt. Jag förutsätter emellertid att mina överväganden i denna del inte kommer att föranleda några inskränkningar i polisens nuvarande möjligheter att meddela rapporteftergift i enlighet med de anvisningar som rikspolisstyrelsen har utfärdat. Jag tänker särskilt på möjligheten att bereda föraren tillfälle att för polispersonalen visa upp körkortet senare under det pågående tjänstgöringspasset.

Till sist vill jag ta upp en särskild form av missbruk av rätten till *övningskörning vid privat förarutbildning*, som jag anser det vara angeläget att man nu försöker motverka. Det förekommer nämligen inte sällan att "övningskörning" mer eller mindre systematiskt bedrivs av personer som inte kan få körkort därför att de är olämpliga som körkortshavare. Som "lärare" fungerar någon bekant som har körkort. I 72 § KKF anges visserligen att det för att vara fråga om övningskörning skall vara en övning för att erhålla körkort. Har körningen ett annat syfte är den alltså att bedöma

som olovlig körning enligt TBL. Det har emellertid visat sig i det närmaste omöjligt att med den nuvarande körkortslagstiftningen ingripa mot denna form av olovlig körning. Enligt 77 § KKF är det endast den som har fått sitt körkort omhändertaget eller återkallat som inte får övningsköra privat. Den som har fått avslag på en ansökan om körkortstillstånd eller som har fått ett negativt förhandsbesked kan däremot övningsköra privat. Detsamma gäller den som över huvud taget aldrig har ansökt om ett körkortstillstånd.

Ett sätt att komma till rätta med detta missbruk är att för privat övningskörning förutsätta att den som övningskör har ett giltigt körkortstillstånd. Detta förslag har förts fram i olika sammanhang, bl. a. av rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket och trafiksäkerhetsutredningen.

För egen del anser jag att förslaget på ett enkelt men ändå effektivt sätt kan motverka missbruket av rätten till privat övningskörning. Dessutom rymmer det i sig starka trafiksäkerhetsaspekter. Det kan inte anses innebära några olägenheter för körkortsaspiranter, särskilt inte om man samtidigt tar hänsyn till mina förslag till förenklingar när det gäller körkortstillstånden. Däremot skapar det en reell möjlighet att ingripa mot denna form av olovlig körning, vilket är väsentligt från trafiksäkerhetssynpunkt och för att efterlevnaden av och respekten för körkortsbestämmelserna skall kunna upprätthållas. Samtidigt innebär förslaget att man får garantier för att den som övningskör privat har de personliga och medicinska förutsättningar som krävs av en körkortshavare, t. ex. tillfredsställande syn. Detta är naturligtvis särskilt viktigt just vid den privata övningskörningen, eftersom de bilar som används oftast inte har samma utrustning i form av dubbelkommando m. m. som de bilar som används i trafikskolorna. Körkortstillståndet bör medföras under färden på samma sätt som gäller för körkortet.

2.9 Ikraftträdande m. m.

De flesta av de förslag som jag nu har lagt fram kan genomföras relativt snabbt. Detta gäller bl. a. samtliga förslag som förutsätter lagändringar. Ikraftträdandet av dessa bör därför bestämmas till den 1 januari 1981. Ett undantag måste dock göras för de bestämmelser i KKL som reglerar länsstyrelsens och domstolens möjlighet att inhämta yttranden från socialnämnden. Dessa bestämmelser bör inte träda i kraft förrän de registreringsfrågor som utreds av den tidigare omnämnda arbetsgruppen är lösta. Dessutom bör man givetvis sträva efter ett samtidigt ikraftträdande av dessa bestämmelser och de lagförslag som har lagts fram i prop. 1979/80: 1 om socialtjänsten.

När det gäller de nordiska körkortet kan jag redan nu förutskicka att det förberedelsearbete som återstår inte kan klaras av inom en sådan tid att de nya reglerna härom kan träda i kraft den 1 januari 1981. Riktpunkten för ikraftträdandet av dessa regler bör vara den 1 januari 1982.

Även de nya reglerna om registreringen kräver ett visst förberedelsearbete. Detta arbete beräknas ta ungefär ett år från det att de nya reglerna beslutades.

Regeringen bör få meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

Åtgärder för information om de nya bestämmelserna åvilar domstolsverket, länsstyrelsernas organisationsnämnd och trafiksäkerhetsverket. Jag bedömer det inte nödvändigt med extra medelstilldelning för detta ändamål.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i brottsbalken,
2. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477),
3. lag om ändring i lagen (1971: 239) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Det under 1 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet och det under 3 angivna förslaget i samråd med statsrådet Petri.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

4 Specialmotivering

4.1 Förslaget till lag om ändring i brottsbalken

33 kap. 9 §

I första stycket har gjorts den ändringen att ordet straff har bytts ut mot "påföljd". Härigenom markeras att domstolen kan beakta avskedande eller annan arbetsrättslig sanktion till följd av brottet inte bara när det gäller avvägningen av straffet inom straffskalan utan också i förekommande fall vid bestämmande av påföljd. Det gäller här i praktiken främst fall då fråga uppkommer om val mellan å ena sidan frihetsberövande påföljd och å den andra påföljd som innebär kriminalvård i frihet. Att en arbetsrättslig sanktion skall kunna beaktas vid denna prövning torde ha varit avsett redan vid bestämmelsens tillkomst. Förslaget innebär sålunda inte någon saklig ändring. Jag vill vidare framhålla att den nu föreslagna ändringen givetvis inte är avsedd att rubba den överordnade princip för val av påföljd som finns uttryckt i 1 kap. 7 § BrB, där det föreskrivs att domstolen skall, med iakttagande av vad som krävs för att upprätthålla allmän laglydnad,

fästa särskilt avseende vid att påföljden skall vara ägnad att främja den dömdes anpassning i samhället. Förhållandet mellan 1 kap. 7 § BrB och förevarande paragraf bör ses på det sättet, att 33 kap. 9 § reglerar ett hänsynstagande vid bestämmande av påföljd som till en del är ett utflöde av den i 1 kap. 7 § uttryckta principen men som samtidigt är av så speciell karaktär att regleringen knappast systematiskt sett hör hemma i BrB:s inledningskapitel.

I övrigt har endast den redaktionella ändringen gjorts att nuvarande andra stycket har sammanförts med första stycket.

I det nya *andra stycket* föreskrivs att om i annat fall än som avses i första stycket myndighet har meddelat ett beslut, som innebär att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsverksamhet, eller om det kan förutses att ett sådant beslut kommer att meddelas, hänsyn härtill får tas vid bestämmande av påföljd för brottet. Med myndighet likställs samfund och andra inrättningar, som enligt föreskrift i författning prövar frågor om auktorisation eller andra sådana frågor. Hänsyn får tas på samma sätt som enligt första stycket, vilket bl. a. innebär att böter eller disciplinpåföljd kan efterges, låt vara att detta knappast i praktiken kan tänkas förekomma i de fall som är aktuella nu.

Den nya bestämmelsen kan i och för sig tillämpas vid alla typer av brott. Sin största praktiska betydelse får emellertid bestämmelsen vid bestämmande av påföljd för allvarigare trafikbrott, dvs. sådana som inte kan bestraffas endast med böter. Framför allt är här trafiknykterhetsbrotten av betydelse. Domstolen får i dessa fall möjlighet att beakta att körkortet för den dömda kommer att återkallas. När domen i brottmålet skall meddelas är körkortet som regel omhändertaget. Beslut om slutlig återkallelse kan, fränsett visst undantagsfall, meddelas först sedan domen i brottmålet har vunnit laga kraft. Som har angetts i den allmänna motiveringen skall emellertid återkallelse – bortsett från vissa undantagssituationer – alltid ske för den som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller till rattonykterhet med en promillehalt som uppgår till minst 0,8. Detsamma gäller vid grov vårdslöshet i trafik.

När det gäller utrymmet för att beakta körkortsåterkallelsen i de nu aktuella fallen bör uppmärksammas att den nya bestämmelsen inte medger att minimistraflet enligt straffskalan underskrids. Vid rattfylleri där mildrande omständigheter inte föreligger döms i regel till minimistraflet, dvs. en månads fängelse. Körkortsåterkallelsen kan då, om den medför sådana konsekvenser för den dömda som avses i bestämmelsen, beaktas på det sättet att påföljden i stället bestäms till exempelvis villkorlig dom eller skyddstillsyn i förening med böter. Det bör här särskilt anmärkas att efter 1979 års ändringar i lagen (1964: 542) om personundersökning i brottmål villkorlig dom numera kan meddelas utan att personundersökning har ägt rum. Prövningen kan med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet också tänkas utfalla på det sättet att brottet även med beaktande av

körkortsingripandet bedöms böra föranleda fängelse en månad. I rattfyllerimål där själva brottet i och för sig bedöms förskylla strängare fängelsestraff än en månad kan naturligtvis körkortsfrågan beaktas på det sättet att straffet sätts ned.

Det bör understrykas att syftet med lagändringen inte är att frångå nuvarande ordning i vad denna innebär att fängelse är normalpåföljden för rattfylleri. Enbart den omständigheten att en körkortsåterkallelse kan förutses utgöra sålunda inte skäl att avvika från eljest gällande praxis. Det krävs att återkallelsen skall innebära hinder eller synnerlig svårighet för den tilltalade i hans yrkes- eller näringsverksamhet. Speciella omständigheter måste sålunda föreligga, såsom exempelvis att den tilltalade är yrkeschaufför eller annars har ett arbete som ställer krav på att han skall vara behörig att föra motorfordon. Ett annat fall kan vara att kommunikationsförhållandena är sådana att det inte finns någon möjlighet för den dömda att behålla sin anställning utan att kunna färdas till och från arbetet med bil.

Bestämmelsen är fakultativ och innebär sålunda att domstolen efter omständigheterna skall pröva om och i så fall hur körkortsåterkallelse eller annat beslut av aktuellt slag skall beaktas vid bestämmande av påföljd enligt BrB. Som har angetts i den allmänna motiveringen torde det i allmänhet inte finnas anledning att särskilt ta hänsyn till körkortsfrågan i mål om ansvar för trafikbrott som föranleder endast böter. När brottet i och för sig anses förskylla ett särskilt högt bötesstraff bör dock ett beslut om körkortsåterkallelse kunna beaktas under de förutsättningar som har angetts förut. I praktiken är det därvid fråga om sådana rattonykterhetsbrott där alkoholkoncentrationen har uppgått till minst 0,8 promille. Även i denna situation är körkortsåterkallelsen i princip obligatorisk (jfr 22 § andra stycket körkortslagen).

Som exempel på andra beslut av myndighet som bör kunna beaktas enligt den nya bestämmelsen kan nämnas återkallelse av läkarlegitimation, ordningsvaktsförordnande eller godkännande som väktare eller av auktorisation för revisor. Vissa brott kan leda till att lagöverträdaren får ett tillstånd att utöva viss näringsverksamhet indraget. Så kan i vissa fall förekomma vid överträdelser av exempelvis lagstiftningen om handel med alkoholhaltiga drycker, skrothandel och yrkesmässig biltrafik. När ett brott sålunda leder till att lagöverträdaren förlorar rätten att fortsätta sin yrkes- eller näringsutövning, kan enligt den nya bestämmelsen hänsyn här till tas vid bestämmande av påföljd enligt BrB för brottet.

I prop. 1979/80: 83 har föreslagits nya regler om näringsförbud i samband med konkurs, s. k. konkurskarantän. Förslaget innebär att allmän domstol på talan av åklagare skall kunna ålägga en person näringsförbud, om han har förfarit grovt otillbörligt mot sina borgenärer eller på annat sätt grovt åsidosatt vad som har ålegat honom i hans näringsverksamhet. Förbud skall också under vissa förutsättningar kunna meddelas den som upprepade gånger har förekommit i konkurser.

I den nämnda propositionen har chefen för justitiedepartementet berört frågan om domstolarna vid bestämmande av påföljd för brott bör beakta det men som den tilltalade lider genom att han i anledning av brottsligheten åläggs näringsförbud. Därvid har uttalats att frågan om näringsförbud bör vara helt skild från frågan om påföljdsbestämning. Dock har angetts att detta självfallet inte utesluter att ett meddelat näringsförbud kan, liksom andra omständigheter i ett brottmål, beaktas när rätten bestämmer brotts-påföljd (se specialmotiveringen till 199 b § konkurslagen).

Genomförs den generella reglering i 33 kap. 9 § BrB som jag nu har föreslagit kommer ett näringsförbud i och för sig att tillhöra de beslut som domstolen enligt den fakultativa regeln kan beakta vid bestämmande av brottspåföljd. Detta får anses gälla oavsett om frågan angående näringsförbud handläggs i samband med brottmålet eller i särskild ordning. Vad som har sagts nu gäller självfallet dock endast i den mån förbudet meddelas på grund av ett brott. Många gånger torde näringsförbud komma att meddelas på grund av förfaranden i samband med konkurs som inte i och för sig föranleder lagföring. Det finns vidare anledning understryka att i de fall ett näringsförbud blir aktuellt det ofta torde vara fråga om allvarlig ekonomisk brottslighet. Med hänsyn till de stora skadeverkningarna av denna sorts kriminalitet är det uppenbart att någon generell lindring i påföljderna på detta område inte bör komma i fråga. Det bör därför endast i sådana undantagsfall då helt speciella omständigheter föreligger kunna förekomma att en domstol med beaktande av ett näringsförbud bestämmer brotts-påföljden lindrigare än som eljest skulle ha skett.

Med myndighet har enligt förslaget likställts samfund och annan inrättning som enligt föreskrift i författning prövar auktorisation eller annan sådan fråga. Bestämmelsen blir därmed tillämplig bl. a. på handelskammare, som meddelar auktorisationsbeslut t. ex. enligt kungörelsen (1947: 336) om auktorisation av fastighetsmäklare, och Sveriges advokatsamfund, vars styrelse enligt 8 kap. 7 § rättegångsbalken kan besluta om uteslutning av advokat.

4.2 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

1-2 §§

Bestämmelsen att den som kör tung motorcykel skall ha fyllt 18 år har flyttats från 1 § till 2 § första stycket.

Frågor om undantag från 2 § prövas av trafiksäkerhetsverket enligt 32 § KKL och 101 § körkortsförordningen (1977: 722) (KKF). Undantag från ålderskravet för att köra tung motorcykel kommer alltså i fortsättningen att beslutas av trafiksäkerhetsverket. Detta innebär en återgång till den ordning som gällde före den 1 januari 1978.

I 2 § andra stycket 2 har ett tillägg gjorts för att tydligare markera att undantaget från körkortsbestämmelserna gäller endast föraren av det for-

don som skall bärgas, repareras eller på liknande sätt åtgärdas. Undantaget gäller alltså inte föraren av det fordon som t. ex. bogserar ett annat fordon.

8 §

I paragrafen har tagits in en uttrycklig bestämmelse om att körkortstillståndet har en begränsad giltighetstid. Tidens längd kommer att anges i KKF (se avsnitt 2.8.3). Om domstolens möjligheter att förlänga giltighetstiden i ett körkortsmål finns det bestämmelser i 44 §. Att även länsstyrelsen kan förlänga giltighetstiden kommer att framgå av KKF.

9 §

Paragrafen har förtydligats så att det uttryckligen framgår att körkortstillståndet måste vara gällande för att ett körkort skall få utfärdas.

10 §

Enligt paragrafens tidigare lydelse fick ett körkort inte utfärdas under spärrtiden. Själva utfärdandet har emellertid ingen egentlig rättsverkan. Körkortet blir nämligen giltigt först sedan det har lämnats ut till körkortshavaren (15 § första stycket 1). I paragrafen föreskrivs därför att körkortet inte får lämnas ut under spärrtiden. Med uttrycket "lämna ut" avses såväl att tillställa körkortshavaren ett nytt körkort som att återställa ett tidigare återkallat körkort.

15 §

Som framgår av avsnitt 2.8.3 blir det möjligt att i vissa fall återställa ett återkallat körkort. Körkortet blir därmed återigen giltigt. Första stycket 2 har därför ändrats så att körkortet är ogiltigt under den tid som det är återkallat.

16 §

Se avsnitt 2.8.1.

Den nya lydelsen av punkt 2 innebär att det inte längre enbart är arten och storleken av en skada som avgör om körkortet skall kunna återkallas på grund av smitning. Bedömningen skall i stället göras med utgångspunkt i brottets svårhetsgrad från trafiksäkerhetssynpunkt. Vid denna bedömning skall givetvis även skadans art och omfattning beaktas. Någon ändrad praxis i de fall som hittills har lett till en återkallelse är således inte åsyftad. En smitning från en trafikolycka med personskada eller sakskada som inte är ringa bör alltså även i fortsättningen leda till att körkortet kan återkallas. Den nya lydelsen innebär i stället en utvidgning av bestämmelsens tillämpningsområde. I fortsättningen blir det nämligen möjligt att oavsett eventuella skador återkalla ett körkort på grund av smitning. Avgörande är hur allvarligt brottet vid en samlad bedömning anses vara från trafiksäkerhetssynpunkt. Bedöms överträdelsen som ringa kan en erinran bli aktuell.

såvida inte körkortet skall återkallas på grund av upprepade trafikförseelser enligt punkten 3.

Även ändringen i punkten 4 innebär att körkortsfrågan skall avgöras efter en helhetsbedömning av överträdelsens svårhetsgrad från trafiksäkerhetssynpunkt. Det betyder att trafikfaran i det konkreta fallet får beaktas. Tyder omständigheterna på att någon faktisk fara inte har förelegat bör överträdelsen inte genast leda till en så hård reaktion som en återkallelse. Utredningen kan t. ex. visa att föraren hade förvissat sig om att någon annan trafik inte förekom eller att överträdelsen av annat skäl inte kunde medföra någon trafikfara. Även en överträdelse som beror på ett tillfälligt förbiseende bör kunna bedömas som ringa. Mer flagranta överträdelser och medvetna risktaganden måste däremot bedömas allvarligt. Presumtionen är alltså även i fortsättningen för en återkallelse eller varning när det gäller sådana trafikförseelser som faller under denna punkt. Anses överträdelsen som ringa kan reglerna om återkallelse på grund av upprepade trafikförseelser bli tillämpliga. Det finns också möjlighet att meddela en erinran för förseelsen.

18 §

Se avsnitt 2.8.2.

Huvudregeln är att slutlig återkallelse av ett körkort på grund av brott inte får ske förrän frågan om straff har blivit avgjord genom en dom som har vunnit laga kraft.

I punkt 1 görs ett undantag från denna regel för det fall att den spärrtid som bestäms i beslutet om återkallelse upphör senast när beslutet meddelas, dvs. att spärrtiden helt kan avräknas mot den tid som föraren redan har varit fräntagen sin förarbehörighet. För att kunna tillämpa undantagsregeln måste alltså körkortet ha varit omhändertaget eller återkallat tills vidare. I detta sammanhang bör betonas vikten av att domstolen bevakar de körkortsmål i vilka körkortet har omhändertagits eller återkallats tills vidare för att motverka att den faktiska återkallelsetiden överstiger den spärrtid som kan komma att bestämmas.

19 §

Paragrafen anger förutsättningarna för att ett körkort eller traktorkort skall få återkallas tills vidare. Är kortet omhändertaget skall en prövning enligt 21 § göras bara om en part begär det eller domstolen finner skäl att självant överpröva omhändertagandet (41 § andra stycket).

Den särskilda bestämmelsen om återkallelse tills vidare vid trafiknykterhetsbrott har upphävts, eftersom den har ansetts sakna självständig betydelse. Bedömningen skall i fortsättningen ske efter samma regel som gäller vid andra anmärkningar mot körkortshavaren. I de flesta fall lär detta inte innebära någon ändring vid den praktiska tillämpningen, jfr 22 §.

21 §

Första stycket har arbetats om i språkligt hänseende. Den enda ändringen i sak är att det nu uttryckligen anges att spärrtid skall bestämmas även när ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6.

Bestämmelserna om förlängning av spärrtiden som fanns i andra och tredje styckena har utgått, eftersom de har ansetts sakna praktisk betydelse. Den som vill veta om ett brott eller en anmärkning, som inte har kunnat beaktas i beslutet om spärrtid, påverkar den tidigare bestämda spärrtiden kan ansöka om förhandsbesked eller körkortstillstånd. En sådan ansökan kan göras när som helst under spärrtiden. Däremot är det inte meningsfullt att låta länsstyrelsen pröva ansökningen alltför lång tid före spärrtidens utgång. I KKF kommer därför att tas in en bestämmelse om att länsstyrelsen får pröva ansökningen tidigast två månader före spärrtidens utgång.

22 §

Se avsnitt 2.5.3 och 2.7.3.

I första stycket anges förutsättningarna för att meddela körkortshavaren en varning. De är desamma som tidigare gällde enligt paragrafens tredje stycke. Varningen är ett alternativ till återkallelsen. Den kan meddelas endast av domstol i ett körkortsmål (44 §). Det tidigare fullföljdsförbudet mot ett beslut om varning har upphävts (jfr prop. 1975/76: 155 s. 107).

I andra stycket har den ändringen gjorts att ett återfall i ett trafiknykterhetsbrott i och för sig inte längre är ett hinder mot att en varning meddelas.

Paragrafens tredje stycke anger förutsättningarna för att meddela körkortshavaren en erinran. Denna motsvarar den tidigare självständiga varningen, som fanns i paragrafens första stycke och innebär i sak endast ett påpekande till körkortshavaren om vad trafiksäkerheten kräver. En erinran får meddelas om det har riktats anmärkningar mot körkortshavaren som inte är så allvarliga att någon av återkallelsegrunderna i 16 § är tillämpliga. Den kan alltså inte användas i stället för en återkallelse eller en varning. Den bör användas främst vid sådana trafikförseelser som vid en förnyad anmärkning kan leda till att körkortet återkallas på grund av upprepade trafikförseelser enligt 16 § 3. En erinran skall kunna meddelas av det allmänna ombudet. Detta kommer att framgå av KKF. Om det allmänna ombudet, vid sin prövning om en anmärkning skall föranleda en ansökan om återkallelse eller varning till länsrätten, finner att återkallelsenivån inte är uppnådd har alltså ombudet att välja mellan att efter omständigheterna antingen meddela körkortshavaren en erinran eller låta ärendet bero. En erinran får meddelas även av domstolen i ett körkortsmål (44 §). Förutsättningen är då givetvis att domstolen har funnit att en återkallelse eller varning inte kan komma i fråga.

Ett beslut om erinran kan inte överklagas av den enskilde parten (46 § andra stycket).

Varning, men inte erinran, antecknas i CKR.

23 §

Paragrafen har ändrats så att körkortet inte skall omhändertas vid de lindrigare fallen av rattonykterhet om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande. Ett återfall i ett trafiknykterhetsbrott skall alltså i ett sådant fall inte leda till att körkortet omhändertas. Jfr också 22 § andra stycket.

26 §

Se prop. 1975/76: 155 s. 94 och prop. 1976/77: 113 s. 27.

Paragrafen gör det möjligt att beakta vissa straffrättsliga avgöranden av en utländsk myndighet. Med uttrycket "annat likvärdigt avgörande" åsyftas utländska motsvarigheter till strafförelägganden och förelägganden av ordningsbot, dvs. summariska förfaranden som bygger på att brottet är erkänt.

32 §

Se avsnitt 2.7.2.

Regeringens bemyndigande att besluta om innehållet i körkortsregistret knyts inte längre till registreringen av fordonsförare. I stället har begränsningen knutits till uppgifter som är av betydelse för tillämpningen av KKL. Uppgifter som är lätt tillgängliga från annat håll skall givetvis inte tas in i registret. När det gäller belastningsuppgifterna är det uppgifter som behövs för tillämpningen av 7 och 16 §§ som är av intresse.

38 §

Ordet "väsentlig" har lagts till. Jfr 114 § fordonskungörelsen (1972: 595) och 93 § bilregisterkungörelsen (1972: 599).

39–46 §§

Paragraferna ersätter den tidigare 39 § i KKL och 14 § 3 lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar (ändrad senast 1979: 165). Även vissa bestämmelser i KKF berörs. En strävan har nu varit att i KKL samla de bestämmelser som är speciella för förfarandet i körkortsmålen. Den tidigare tekniken med hänvisningar till andra författningar skulle användas endast under ett övergångsskede, se prop. 1976/77: 113 s. 39. Några omfattande ändringar i sak har inte gjorts.

39 §

I första stycket anges de viktigaste av de frågor i KKL som prövas av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen prövar även andra frågor om körkort än de som nämns i första stycket. Det gäller bl. a. vissa frågor om medgivande enligt 2 §, förlängning av körkortstillstånd, omprövning enligt 25 § och utbyte av utländskt körkort mot ett svenskt. De närmare föreskrifterna om detta

kommer att framgå av KKF och en förordning om godkännande och utbyte av utländska körkort.

För att få ett tillräckligt underlag för sin prövning har länsstyrelsen möjlighet att föranstalta om viss utredning. Bestämmelserna om det finns i KKF. Möjligheten att få en utredning från socialnämnden regleras dock i denna paragraf. Bestämmelsen innebär att socialnämnden inte längre rutinmässigt skall lämna uppgifter i frågor om körkort. Bara om det finns en särskild anledning till det får socialnämnden höras. En belastningsuppgift i körkortsregistret som har betydelse för bedömningen av nykterhetskravet i KKL kan givetvis vara en sådan anledning. Även uppgifter som lämnas i personutredningen kan vara det. Det är länsstyrelsen, domstolen (42 §) eller det allmänna ombudet (47 § andra stycket) som får begära uppgifter eller yttrande från socialnämnden. Polisens personutredning kommer således i fortsättningen inte att innehålla några uppgifter från socialnämnden. Angående de närmare motiven till bestämmelsen hänvisas till prop. 1979/80: 1 om socialtjänsten, s. 430–432.

40 §

I denna paragraf anges vilka mål som skall prövas av länsrätten. Den innebär inte någon ändring av länsrättens målområde. Frågor om omprövning enligt 25 § skall således prövas av länsrätten endast om det är en länsrätt som i första instans har beslutat i det mål som skall omprövas.

41 §

I första stycket anges att ett körkortsmål anhängiggörs i länsrätten genom en ansökan. Bestämmelserna i 3–5 §§ förvaltningsprocesslagen (1971: 291) tillämpas på en sådan ansökan. I ansökningshandlingen skall anges vad som yrkas och de omständigheter som åberopas till stöd för yrkandet. Som har anförts i den allmänna motiveringen skall inte det allmänna ombudet precisera sitt yrkande till att avse återkallelse eller varning utan endast yrka ett körkortsingripande och ange den eller de återkallelsegrunder som åberopas. Har emellertid ombudet vid sin prövning funnit att en varning bör vara en tillräcklig åtgärd bör detta upplysningsvis anges i ansökningshandlingen. Ombudet skall också ange de brott eller andra omständigheter som ligger till grund för yrkandet.

Andra stycket behandlar det fall att körkortet eller traktorkortet har omhändertagits. Ett beslut om omhändertagande skall inte längre automatiskt överprövas av länsrätten. En sådan prövning skall göras först när föraren eller det allmänna ombudet begär det. Det är dock möjligt för länsrätten att även självmant ta upp frågan sedan det allmänna ombudet har anmält omhändertagandebeslutet.

42 §

Denna paragraf behandlar domstolens utredningsbefogenheter i ett körkortsmål. De är i huvudsak desamma som domstolen har haft tidigare

enligt 39 § andra stycket. Bestämmelsen kompletterar 8 § förvaltningsprocesslagen (1971: 291) såvitt gäller körkortsmålen. Se också kommentaren till 39 § tredje stycket.

Paragrafen gäller alla körkortsmål, dvs. även när domstolen i ett besvärsmål prövar en fråga som har beslutats av länsstyrelsen i första instans.

Angående förarprovet och de s.k. förarprovsremisserna, se avsnitt 2.5.4. Förordnandet om förarprov kan avse förhör, körprov eller fullständigt prov.

Föreläggandet om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov skall innehålla en erinran om att körkortet eller traktorkortet kan komma att återkallas enligt 16 § 8 om föreläggandet inte följs, jfr 33 § KKF.

Ett föreläggande enligt denna paragraf kan enligt 46 § första stycket överklagas endast i samband med talan mot beslut i själva målet.

43 §

Ett förordnande om förarprov skall övervägas endast i de fall då det återkallade körkortet skulle kunna återställas till föraren efter spärrtidens utgång. En närmare redogörelse för dessa fall finns i avsnitt 2.8.3. Förordnandet kan även i dessa fall avse förhör, körprov eller fullständigt prov.

I motsats till vad som hittills har gällt skall domstolen inte längre uttala sig i frågan om en personutredning behövs innan föraren kan återfå sin behörighet.

Frågor om medgivanden enligt 2 § tredje stycket skall prövas av domstolen bara om det begärs i målet. Kommer denna fråga upp först sedan domstolen har avgjort målet blir det länsstyrelsen som får pröva den, se avsnitt 2.8.3.

44 §

Domstolens befogenheter enligt denna paragraf är desamma som har gällt tidigare.

De villkor som kan meddelas är sådana som föranleds av medicinska skäl, jfr 12 § KKF. Beslutet kan föranleda att körkortet måste förnyas. Bestämmelser om det finns bl. a. i 34 § KKF.

45 §

Paragrafen motsvarar i sak 39 § andra stycket i den tidigare lydelsen.

46 §

I första stycket finns ett förbud att föra talan mot ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Det är förelägganden som domstolen meddelar som ett led i utredningen om lämpligheten som förare. Följs inte föreläggandet kan återkallelse ske enligt 16 § 8. Föreläggandet kan då överprövas efter talan mot beslutet om återkallelse.

I andra stycket finns ett förbud för den enskilde parten mot att överklaga

ett beslut om erinran. Det tidigare förbudet att överklaga en varning, som fanns i 39 § tredje stycket, har upphävts. Ett beslut i fråga om förlängning av giltighetstiden för ett körkortstillstånd kan inte heller överklagas. I övrigt hänvisas till avsnitt 2.5.3.

47 §

I paragrafens första stycke anges det allmänna ombudets organisatoriska ställning och ombudets uppgifter i körkortsmålen.

Ombudet har samma utredningsbefogenheter som domstolen har. Därmed säkerställs att ombudet får ett tillräckligt underlag för sin ansökan om ett körkortsingripande och att domstolen normalt inte behöver föranstalta om ytterligare utredning.

Tredje stycket innehåller ett bemyndigande för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att förordna allmänt ombud och ersättare för denne samt att meddela ytterligare föreskrifter om ombudets verksamhet. Sådana föreskrifter kommer att finnas i KKF.

48 §

Det allmänna ombudet kan överklaga avgörandena i sådana körkortsmål som ombudet har anhängiggjort i länsrätten. Talan får därvid föras även till den enskildes förmån. Ett beslut i fråga om giltighetstiden för ett körkortstillstånd kan dock inte överklagas (jfr 46 § andra stycket).

49 §

Besvärstiden för det allmänna ombudet räknas från den dag då det överklagade beslutet meddelades (jfr t. ex. 96 § andra stycket taxeringslagen (1956: 623)). För den enskilde parten gäller dock att besvärstiden löper från den dag då klaganden fick del av det överklagade beslutet, 7 § förvaltningsprocesslagen (1971: 291).

I andra stycket finns en bestämmelse om s. k. anslutningsbesvär. Den överensstämmer med vad som gäller enligt andra författningar, t. ex. 108 § taxeringslagen.

4.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar

14 §

De körkortsmål som prövas av länsrätten framgår av 40 § körkortslagen (1977: 477). Punkten 3 har därför ersatts med en hänvisning i punkten 2 till körkortslagen.

18 §

Några trafik kort utfärdas inte sedan den 1 januari 1978. Begreppet trafik kort har därför utgått ur paragrafen. Ett trafik kort kan emellertid

fortfarande vara gällande. I fråga om ett sådant kort gäller bestämmelserna om körkort med taxibehörighet. Detta framgår av övergångsbestämmelserna till körkortslagen som finns i körkortsförordningen (1977: 722). Om ett körkort återkallas skall således även trafik kortet återkallas. Länsrätten är domför med en lagfaren domare vid beslut om varning eller erinran enligt körkortslagen. Länsrätten kan vara domför utan nämnd även vid beslut om återkallelse. Det skall vara uppenbart att körkortet, körkortstillståndet eller traktorkortet skall återkallas. Däremot gäller inte detta krav spärrtidens längd. Bestämmelserna gäller även i mål om utländska körkorts giltighet i Sverige.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om ändring i brottsbalken,
2. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Sammanfattning

Bilaga 1

Körkortsutredningen har haft till uppgift att fullfölja det reformarbete på körkortsområdet som kom till uttryck i prop. 1975/76: 155. Bland de större frågor som behandlades i denna proposition men i vilka departementschefen och regeringen inte ansåg sig kunna ta slutlig ståndpunkt utan ytterligare utredning fanns den som gällde införande av ett s. k. pricksystem för körkortsbelastningar på grund av trafikbrottslighet och eventuellt även annan brottslighet. Andra frågor gällde reformer av körkortsprocessen vid de allmänna förvaltningsdomstolarna, bl. a. genom införande av ett s. k. allmänt ombud, varningsinstitutet, förarprov och registrering av belastningar i körkortshänseende.

Vid behandlingen av den nämnda propositionen beslöt riksdagen bifalla en motion enligt vilken handläggningen av vissa körkortsmål skulle överflyttas från de allmänna förvaltningsdomstolarna till de allmänna domstolarna. Körkortsfrågan skulle därmed sammanföras med ansvars- och påföljdsfrågorna i brottmålet, något som enligt riksdagens mening borde ge värdefulla fördelar. Utredningen erhöll på grund av riksdagens beslut tilläggsdirektiv innebärande ett uppdrag att utarbeta förslag till en reform i enlighet med beslutet.

På grund av riksdagens beslut vid behandlingen av samma proposition har under utredningsarbetets gång genomförts den reformen (prop. 1976/77: 113) att den tidigare körkortskungörelsen uppdelats i en körkortslag (KKL) och en körkortsförordning (KKF), vilka författningar trätt i kraft den 1 januari 1978. Denna reform berörde emellertid huvudsakligen formella frågor.

Överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol (kap. II)

Enligt tilläggsdirektiven har utredningen haft att lägga fram förslag till regler om överflyttning av handläggningen av vissa frågor om körkortsingripanden från förvaltningsdomstol till allmän domstol, dvs. främst från länsrätt till tingsrätt. Vid en samlad bedömning av de för- och nackdelar som utredningen ansett vara förenade med en sådan överflyttning har utredningen funnit att nackdelarna överväger. Detta gäller enligt utredningens mening i all synnerhet om man även beaktar de förbättringar som kan göras i fråga om den nuvarande handläggningen av körkortsmål. Utredningen föreslår därför att frågor om körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt. Med hänsyn till tilläggsdirektiven har utredningen emellertid utarbetat förslag till sådana mer centrala författningsbestämmelser som skulle bli nödvändiga vid en överflyttning (det s. k. överflyttningsoptionen). Utredningen har härvid hu-

vudsakligen utgått från den nuvarande lydelsen av körkortslagen (1977: 477) och körkortsförordningen (1977: 722).

I första delen av kap. II redovisar utredningen de *gränsdragningsproblem* mellan länsrätt och tingsrätt som uppkommer vid den av riksdagen beslutade överflyttningen.

Riksdagsbeslutet innebär att allmän domstol skall besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i ansvarsdelen. Enligt utredningens mening ligger det i sakens natur att allmän domstol i förekommande fall bör ha befogenhet att tillgripa den körkortsåtgärd domstolen finner påkallad. Domstolen bör således ha möjlighet att meddela körkortshavaren varning i de fall återkallelse anses alltför ingripande. Lika naturligt är att domstol som funnit återkallelse nödvändig också har att i domen bestämma spärrtid, dvs. den tid som måste förflyta innan nytt körkort får utfärdas.

De viktigaste "överflyttningsfallen" utgör enligt riksdagens beslut grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, rattonykerhet, allvarigare fall av smitning och vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott. Utredningen har på anförda skäl funnit att allmän domstol i princip bör pröva körkortsfrågan i de fall körkortshavaren befinnes skyldig till *grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning enligt 5 § trafikbrottslagen samt – eventuellt – i de fall han efter stämning som ej föregåtts av strafföreläggande befinnes skyldig till rattonykerhet*. Gruppen "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" måste enligt utredningens mening helt uteslutas vid allmän domstols prövning av körkortsfrågan.

Med utgångspunkt från utredningens ståndpunkt i gränsdragningsfrågan redovisas vidare i kap. II hur utredningen tänkt sig *handläggningen av körkortsmål vid allmän domstol*.

I fråga om körkortsåtgärdens betydelse vid straffmätningen i trafikmål anser utredningen övervägande skäl tala för ett införande av en "påverkansregel". Denna bör enligt utredningens mening utformas så att det men körkortshavaren lider genom ett beslut om körkortsspärr kan beaktas vid bestämmande av påföljd för det brott som föranlett spärren. Utredningen betonar att innebörden av en sådan påverkansregel är att körkortsfrågan alltid skall avgöras med utgångspunkt från vad trafiksäkerheten kräver och att den avvägning som skall göras således får påverka endast den straffrättsliga påföljden.

Allmän domstol torde vara oförhindrad att pröva körkortsfrågan oberoende av åklagarens yrkande. Utredningen anser emellertid att körkortshavaren regelmässigt bör få kännedom om åklagarens inställning i körkortsfrågan så att ett yrkande om körkortsåtgärd ej kommer som en överraskning för honom.

Interimistiska körkortsbeslut i överflyttningsfallen bör enligt utredningens mening fattas av allmän domstol. Skulle körkortet ha omhändertagits, föreslår utredningen att omhändertagandebeslutet blir föremål för automa-

tisk omprövning i tingsrätt endast i de fall sådan omprövning begärs av körkortshavaren. Om omprövning begärs skall sådan prövning ske inom viss tid, vilken föreslås bli mycket kort. En förutsättning för ett dylikt system bör dock enligt utredningens uppfattning vara att de omhändertagandebeslut som ej fattats av vederbörande åklagare automatiskt tillställs denne för prövning av frågan huruvida beslutet skall bestå. En annan viktig förutsättning torde vara att de brottmål i vilka den misstänktes körkort omhändertagits handläggs med förtur. Enligt utredningens mening bör för övrigt samtliga brottmål i vilka den misstänktes körkort omhändertagits och/eller interimistiskt återkallats handläggas med förtur. Denna princip bör gälla även om domstolen ej har att pröva körkortsfrågan. För att i angivna fall åstadkomma en snabbare handläggning anser utredningen det vara tillfyllest om det i instruktion eller arbetsordning för polis- och åklagarmyndigheter samt tingsrätter upptas föreskrifter om förtur.

En samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågorna vid allmän domstol förutsätter enligt utredningens mening att *tillfredsställande personutredning* finns. För att uppnå detta bör det vara tillräckligt med en allmänt hållen föreskrift av innebörd att "erforderlig personutredning" skall föreligga i de trafikmål där allmän domstol har att pröva körkortsfrågan.

Enligt utredningens tilläggsdirektiv innebär riksdagens inledningsvis oförmälda beslut att handläggningen av körkortsingripanden mot dem som genom *upprepade trafikförseelser* har visat sig olämpliga som förare bör ligga kvar hos länsrätt. På skäl som närmare utvecklas i den allmänna motiveringen har utredningen funnit att tingsrätt vid sin prövning av körkortsfrågan bör vara skyldig att beakta all den brottslighet – trafikbrottslighet eller annan – som kan påverka körkortsfrågan och som vid prövningen är känd för tingsrätten. I denna brottslighet bör givetvis inräknas även den brottslighet som samtidigt är föremål för tingsrättens prövning i ansvarsfrågan. Tingsrätten bör enligt utredningens uppfattning däremot ej få väga in faktorer av typen allmän misskötsamhet eller bristande synförmåga.

Utredningen föreslår att frågor om *förlängning av spärrtid* skall ankomma på tingsrätt om det under spärrtid inträffat omständighet som anges i 16 § 1–6 KKL eller om det under spärrtiden framkommit sådan omständighet som har inträffat före beslutet om spärrtid men ej har varit känd vid det tillfället. Tingsrättens prövning av löpande spärrtid bör enligt utredningens mening vara obligatorisk och således oberoende av den tilltalades inställning. En självklar förutsättning för tingsrättens prövning är naturligtvis att rätten finner den tilltalade skyldig till sådant trafikbrott som berättigar domstolen att pröva frågan om körkortsingripande.

Omprövning enligt 25 § KKL av körkortsåterkallelse som beslutats av allmän domstol bör enligt utredningens uppfattning ankomma på förvaltningsdomstol, dvs. i första instans på länsrätt.

Utredningen anser att något undantag från RB:s regler om möjligheterna

till handläggning av mål i *parts utevaro* vid tingsrätt och i hovrätt ej är nödvändigt vid prövning av körkortsfråga.

Utredningen har ej heller ansett det motiverat att föreslå regler om obligatorisk förhandling i hovrätt när körkortsfråga förekommer i bötesmål. Frågan därom får bli beroende av en lämplighetsprövning från fall till fall.

Frågor om *indrivning, förvaring och återställande av körkort* handläggs enligt gällande ordning i princip av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet. Utredningen diskuterar ett system vid allmän domstols prövning av körkortsfrågan, enligt vilket den åklagare som för ansvarstalan i domstolen skulle kunna fullgöra vissa av länsstyrelsens uppgifter.

Avslutningsvis konstaterar utredningen i detta avsnitt att allmän domstols prövning av körkortsfrågan vid vissa trafikbrott ej synes böra föranleda någon inskränkning av *domstolens* nuvarande *uppgiftsskyldighet* till länsstyrelserna. Uppgiftsskyldigheten måste i stället utvidgas till att avse även interimistiska beslut.

Pricksystem (kap. III)

Enligt direktiven har utredningen haft att utreda förutsättningarna för och effekterna av ett *pricksystem* i Sverige samt överväga hur ett sådant system lämpligen bör utformas för att kunna inpassas i nuvarande praxis rörande körkortsåtgärder. Utredningsmannen och dåvarande sekreteraren Jan Petersson har för att studera olika pricksystem företagit en studieresa till USA och Canada. För att närmare kunna överväga förutsättningarna för ett pricksystem i Sverige har utredningen även införskaffat viss statistik från rikspolisstyrelsens särskilda belastningsregister för vissa brott som är av betydelse i körkortshänseende, KKBEL.

Utredningen har efter att ha studerat frågan om ett pricksystem i Sverige sammanfattningsvis kommit fram till följande slutsatser. Ett pricksystem kan inte väntas få några *allmänpreventiva effekter*. Det får anses tveksamt om man i praktiken uppnår några *pedagogiska* eller *individualpreventiva effekter* som är av betydelse för trafiksäkerheten. Sådana effekter kan i vart fall lika väl vinnas genom ökad information till körkortshavarna om vilka körkortsåtgärder som olika trafikbrott normalt brukar föranleda. Ett pricksystem kan inte heller på annat sätt förväntas medföra några märkbara effekter på *trafiksäkerheten* eller bidra till en *enhetligare praxis* och därmed *ökad rättssäkerhet*. Däremot kan ett pricksystem ge vissa *rationaliseringarvinster* när det gäller urvalet och hanteringen av den information till länsstyrelserna om trafikbrottslighet som kan utlösa ett omprövningsförfarande i fråga om körkortsinnehavet. Motsvarande vinster torde dock kunna uppnås genom andra och enklare medel än ett pricksystem. Urvalet av den angivna informationen till länsstyrelserna kan bygga direkt på brotten eller förseelserna så att såväl vissa typer av belastningar som en

viss mängd därav föranleder rapportering till körkortsmyndigheten. Därvid kan man ta hänsyn även till den aktuella förseelsens grovhet sådan den kommit till uttryck i den bestämda påföljden. Sådana hänsyn kan inte tagas inom ramen för ett pricksystem av gängse typ.

Utredningens slutsats är således att tillräckliga skäl för att införa ett pricksystem i Sverige ej föreligger.

Förslag till förbättringar i den nuvarande handläggningen av körkortsmål (kap. IV)

Såsom inledningsvis framhållits i sammanfattningen till kap. II har utredningen vid en samlad bedömning av för- och nackdelar med den av riksdagen beslutade överflyttningen av vissa körkortsmål till allmän domstol funnit att nackdelarna överväger och detta i all synnerhet om man beaktar de *förbättringar* som enligt utredningens mening kan göras i *den nuvarande handläggningen av körkortsmål* (det s. k. förbättringsalternativet).

I utredningens direktiv behandlas flera frågor som kan inrymmas under kapitelrubriken. Den största frågan gäller införande av ett *allmänt ombud* i körkortsprocessen. Härutöver uppmärksammas i direktiven bl. a. frågor om en reformering av *varningsinstitutet*, om en effektivisering av *förarprovet* beträffande förare mot vilka anmärkningar riktas samt om *överflyttning av körkortsmål* mellan länsrätter.

Beträffande den reform som innebär att ett allmänt ombud införs har utredningen enligt direktiven haft att överväga i vilken omfattning ombudet skall medverka i körkortsprocessen och hur reformen organisatoriskt skall genomföras. I fråga om det allmänna ombudets *ställning i organisatoriskt hänseende* har utredningen utgått från att länsrätten i framtiden kommer att vara fristående i förhållande till länsstyrelseorganisationen. Vid en utbrytning av länsdomstolarna från länsstyrelserna bör det allmänna ombudet enligt utredningens mening placeras på vederbörande länsstyrelse och endast ta befattning med körkortsmål som hör till den egna länsstyrelsen. Om ett införande av ett allmänt ombud i körkortsprocessen blir aktuellt innan en utbrytning av länsrätterna genomförts, bör ombudet ändå kunna inordnas i länsstyrelsen. Utredningen anser att lämpliga kandidater för uppdraget som allmänt ombud bör kunna rekryteras från den nuvarande länsstyrelseorganisationen. Uppgiften bör ligga väl till för t. ex. erfarna länsstyrelsejurister, vilka tidigare tjänstgjort som föredragande i körkortsmål.

Den mest angelägna uppgiften för ett allmänt ombud är enligt utredningens mening att verka för en *enhetlig rättstillämpning* i körkortsmålen. För att åstadkomma detta bör ombudet åläggas att granska länsrätternas och kammarrätternas avgörande i dessa mål samt tillförsäkras rätt att överklaga avgörandena i närmast högre instans. Vid granskningen av länsrätternas

beslut bör det allmänna ombudet pröva om beslutad åtgärd kan anses tillräcklig och vid behov föra målet vidare till kammarrätten. Det allmänna ombudet bör dock kunna föra talan även till motpartens förmån. Om ombudet tillåts att i skärpande riktning föra talan mot ett beslut om varning, vilket utredningen föreslår, bör enligt utredningens mening det nuvarande fullföljdsförbudet mot varning helt upphävas.

Den härnäst mest angelägna fråga som kan få sin lösning genom införande av ett allmänt ombud är enligt utredningens bedömning önskemålet om etablering av ett klart *tvåpartsförhållande* i körkortsmålen. Ett allmänt ombud bör i ett dylikt system ha befogenhet att dels *anhängiggöra målen* i länsrätten, dels *företräda det allmänna* vid handläggningen inför förvaltningsdomstolarna av dessa mål och detta oberoende av om handläggningen är skriftlig eller muntlig.

Om det allmänna ombudet anförtros uppgiften att anhängiggöra körkortsmålen i länsrätten bör ombudet även åläggas *det primära utredningsansvaret* i målen. Det är enligt utredningens mening en fördel om det allmänna ombudet i förekommande fall kan underlåta att göra omprövningsanmälan hos länsrätten i de fall då ett körkortsingripande ej behövs. Prövningen i denna del bör åvila det allmänna ombudet men för att prövningen skall kunna bli meningsfull måste den föregås av den utredning som kan anses nödvändig.

Det allmänna ombudet bör självfallet framställa någon form av *yrkande* i körkortsfrågan. Ombudet bör enligt utredningens mening göra omprövningsanmälan i länsrätten endast i de fall då han anser att den s. k. återkallelse-nivån har uppnåtts, dvs. då återkallelse bör ske eller varning meddelas som ett alternativ till återkallelse. I dessa fall bör det allmänna ombudet yrka att körkortsåtgärd vidtages. Härutöver bör det åligga ombudet att som grund för yrkandet ange och dokumentera dels den brottslighet som åberopas, dels de återkallelsepunkter i 16 § KKL som ombudet anser tillämpliga. Om en dylik ordning införs anser utredningen att det primära ansvaret för utfärdande av varning enligt 22 § första stycket KKL (s. k. självständig varning, vilken får meddelas om skäl för återkallelse ej föreligger) bör övergå från länsrätten till det allmänna ombudet. För att särskilja sådan varning från den typ av varning som kan meddelas som ett alternativ till återkallelse, föreslår utredningen att den självständiga varningen i stället benämns *erinran*. För att hindra att det allmänna ombudet utfärdar en erinran eller beslutar omprövningsanmälan med anledning av brott eller motsvarande, som ligger långt tillbaka i tiden, föreslår utredningen att en *preklusionsregel* införs, som innebär att angivna åtgärder måste vidtagas inom viss tid. Tidsfristen, vilken enligt utredningens mening förslagsvis kan bestämmas till sex månader, bör beträffande brott räknas från lagakraftvinnandet (respektive dagen för godkännande av straff- eller ordningsföreläggande eller från dagen för beslut om åtalsunderlåtelse) och i övriga fall från den tidpunkt då det aktuella förhållandet blev känt för det

allmänna ombudet. Möjlighet till förlängning av tidsfristen bör dock finnas. Det allmänna ombudet bör enligt utredningens uppfattning ha samma rätt som körkortshavaren att *begära muntlig förhandling* i körkortsmål. Ombudet skall naturligtvis alltid kallas till muntliga förhandlingar inför länsrätten eller överordnade instanser samt tillställas allt material i målet som han ej själv tillfört. Ombudet bör vidare beredas tillfälle att yttra sig över inlagor eller nedtecknade muntliga yttranden från körkortshavaren.

Enligt nuvarande praxis föregås de *interimistiska beslut* som länsrätten fattar utan samband med prövning av ett omhändertagandebeslut ej av någon *kommunikation med körkortshavaren*. Utredningen förordar att kommunikationsskyldighet införs i dylika fall, varvid tidsfristen för yttrande kan göras mycket kort. Det torde vidare enligt utredningens uppfattning ligga i sakens natur att krav på formell delgivning ej kan uppställas i dessa fall.

Det framstår enligt utredningens uppfattning ej som meningsfullt att ge det i 33 § KKF angivna *förarprovet* annan utformning än det har idag men däremot kan det finnas anledning att oftare än nu utnyttja de möjligheter till kontroll av förarna som paragrafen ger. Prövningen bör bestå av ett praktiskt prov samt en kontroll av förarens kunskaper om gällande trafikregler och av hans attityder till trafiken. Förarprovet bör liksom för närvarande kunna begränsas till att avse enbart den praktiska färdigheten eller enbart de teoretiska kunskaperna. Mot bakgrund av de befogenheter som utredningen i det föregående föreslagit för det allmänna ombudet har utredningen funnit övervägande skäl tala för att ombudet även bör anförtros uppgiften att som ett led i omprövningsförfarandet *utfärda förelägganden för föraren att undergå nytt förarprov*. Det allmänna ombudet bör i förekommande fall använda sig av förarprovsföreläggandet innan omprövningsanmälan till länsrätten görs. Resultatet av det nya förarprovet får sedan bli vägledande när det gäller att ta ställning till om anmälan skall göras.

I de fall en körkortshavare bytt kyrkobokförings- eller vistelseort efter det att vederbörande meddelats körkortstillstånd, kan nuvarande forumbestämmelser medföra problem om körkortshavaren vid en omprövning av körkortsinnehavet önskar en muntlig förhandling. Utredningen föreslår därför att möjlighet till *överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter* införs, så att körkortshavaren kan få målet prövat på kyrkobokförings- eller vistelseorten. Motsvarande möjlighet bör finnas vid omprövning av ett körkortsingripande enligt 25 § KKL.

Olika frågor om utländska körkort (kap. V)

Ämnet utländska körkort berörs ej i utredningens direktiv. Frågor om utländska körkort har emellertid samband med flera av de körkortsfrågor som upptagits i direktiven. Med hänsyn härtill och till de reformkrav som

framförts på området har utredningen – i samförstånd med företrädare för kommunikationsdepartementet – gått igenom det grundläggande regelsystemet rörande utländska körkorts giltighet m. m. i Sverige. Enligt vad utredningen inhämtat är det en allmän uppfattning att reglerna om utländska körkort är svåröverskådliga, krångliga och i vissa delar också motsägelsefulla. I syfte att åstadkomma viss förenkling föreslår utredningen en gemensam författning innehållande huvuddelen av de olika reglerna om utländska körkort. Författningen innehåller också vissa förslag till ändrade regler på området, vilka förslag föranletts av utredningens allmänna överväganden rörande de utländska körkorten.

Ett särskilt problemområde när det gäller utländska körkort gäller de *nordiska körkorten*. På initiativ av Nordiska rådet har man inom Norden utfört ett utredningsarbete som lett till förslag om att nordiskt nationellt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har fast bosatt sig i detta. Förslaget har fått ett positivt mottagande av berörda länder. Nordiska kommittén för vägtrafiklagstiftning (NKV) har i anslutning till förslaget behandlat vissa tillämpningsfrågor som aktualiseras vid nordisk giltighet av körkort. NKV har som huvudprincip föreslagit att uppkommande körkortsfrågor skall behandlas i det land där körkortshavaren är bosatt och enligt det landets lagstiftning, dvs. den s. k. domicilprincipen har förordats. NKV:s förslag har vid remissbehandlingen i allmänhet mottagits positivt. När det gäller genomförandet av förslaget har NKV framhållit fördelarna med ett gemensamt genomförande i de nordiska länderna men samtidigt påpekat att en sådan koordination kan vara svår att uppnå. Reformen kan enligt NKV fullföljas också genom att varje enskilt land inför reglerna i sin lagstiftning utan att invänta lagstiftningsproceduren i de andra länderna. Det nyss nämnda förslaget har godtagits av statsmakterna i Sverige.

Utredningen behandlar i betänkandet förutsättningarna för införandet av NKV:s förslag i Sverige som första land och tar härvid upp frågor om bl. a. bosättningsbegreppet, giltighetstid och körkortsklasser, omprövning av körkortsinnehav, utfärdande av nytt körkort samt registrering av körkort och belastningar. Utredningen har funnit det fullt möjligt att i Sverige som första land införs en ordning som innebär att körkort från övriga nordiska länder godtas även sedan innehavaren fast bosatt sig här. En dylik ordning har enligt utredningens mening avgjorda fördelar och få nackdelar. Det finns vidare anledning att utgå från att övriga berörda nordiska länder inom en nära framtid inför en motsvarande ordning. Mot denna bakgrund förordar utredningen att i Sverige införs en ordning av nyss nämnt slag enligt de principer som skisseras i betänkandet. I avbidan på att den förordade ordningen genomförs har utredningen arbetat in de nuvarande reglerna om nordiska körkort i det gemensamma författningsförslaget om utländska körkort. I fråga om de nordiska körkorten innebär författningsförslaget främst redaktionella ändringar i förhållande till nuvarande ordning.

Utgångspunkten för överväganden om förbättringar i det nuvarande regelsystemet i fråga om *utomnordiska körkort* måste vara Sveriges skyldigheter på grundval av internationella konventioner. Dessa skyldigheter regleras i nuläget främst av Genèvekonventionen av år 1949. På sikt kommer Sverige också att vara bundet av den s. k. Wienkonventionen, till vilken Sverige redan nu anpassat betydande delar av sina körkortsregler. En grundläggande skyldighet enligt Genèvekonventionen är att Sverige under vissa förutsättningar måste tillåta innehavare av utländska körkort att här under ett år föra motorfordon av det slag körkortet gäller. Enligt nuvarande ordning äger innehavare av utländskt nationellt körkort icke rätt att framföra motorfordon här i riket bl. a. om han under de sist förflutna tre åren vistats i Sverige mera än två år. Utredningen föreslår på i betänkandet närmare anförda skäl att utländska körkort inte skall godkännas här i riket, om innehavaren under de sist förflutna två åren vistats i Sverige mer än *ett* år.

De nuvarande reglerna om utbyte av utländskt körkort mot svenskt innebär att innehavare av körkort utfärdat i annat nordiskt land, vilken tager hemvist i Sverige, får ges ett mot det innehavda körkortet svarande svenskt körkort utan att avlägga förarprov om han uppfyller kraven i medicinskt hänseende och i fråga om den personliga lämpligheten. Beträffande innehavare av *utomnordiska körkort* krävs dock för utbytesförmånen – utöver den medicinska och personliga lämplighetsprövningen – att vederbörande under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört motorfordon här i riket. Vid ansökan om körkortsbyte skall detta förhållande intygas av polismyndighet eller två trovärdiga personer. Angivet krav på *körvaneutredning* bör enligt utredningens mening slopas. Utredningen föreslår vidare att *utbytesförmånen* när det gäller *utomnordiska körkort* begränsas till *förarbehörighet B* (personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon samt terrängvagn). Innehavare av *utomnordiskt körkort* med annan behörighet än B, som önskar motsvarande svenskt körkort, blir därför om förslaget genomförs skyldig att genomgå *förarprov* helt enligt svenska regler. Bland utredningens övriga överväganden i denna del kan framhållas förslaget att det för *godkännande och utbyte* av utländskt körkort bör krävas att föraren kan *förete* körkortet.

Registreringsfrågor (kap. VI)

Enligt direktiven har utredningen haft att ta upp de frågor om körkortsregistrering och registrering av trafikbrott m. m. som aktualiserats vid utredningens översyn av de i direktiven beskrivna körkortsfrågorna.

Enligt av statsmakterna fastslagna principer för omfattningen av *registreringen av belastningsuppgifter i KKBEL*, bör registreringen *utvidgas* till att avse även *brott som innehavare av utländskt körkort begått*. Utredningen ansluter sig till denna ståndpunkt. Registerblad beträffande inha-

vare av utländskt körkort bör sändas till länsstyrelsen i det län, där han är bosatt. Beträffande den som inte är bosatt i Sverige, bör registerblad sändas till länsstyrelsen i det län, där den registrerade förseelsen begåtts. Någon registrering av annat än brott behövs enligt utredningens mening ej för innehavare av utländskt körkort. När förslaget om nordisk giltighet av körkort genomförts, bör emellertid de körkort, som utfärdats i Danmark, Finland och Norge och vars innehavare är fast bosatt i Sverige, omfattas av samma registreringsregler som gäller för svenska körkort. Förslaget om registrering av innehavare av utländska körkort förutsätter *uppgiftsskyldighet* för de domstolar och andra myndigheter, vilka beslutar i ärenden som skall föranleda registrering i KKBEL.

Registreringen i KKBEL är avsedd att fylla två huvudändamål: Den skall dels lämna underlag för prövning i körkortsmål och dels ge information till åklagare och domstolar i trafikmål beträffande den misstänktes eller tilltalades tidigare trafikbrottslighet. Enligt ett reformförslag från samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet (numera samarbetsorganet för rättsväsendets informationssystem – SARI) skulle den nuvarande *framställningen av registerblad* kunna väsentligt *begränsas*. Enligt förslaget skulle registerblad på grund av föreläggande av ordningsbot ej sändas vid en *enstaka* förseelse förutsatt att någon brottsregistrering i KKBEL ej förelåg under de närmast föregående åren. Utredningen ställer sig positiv till detta förslag. Flera av de förseelser för vilka ordningsbot numera kan tillämpas framstår emellertid som allvarliga från trafiksäkerhetssynpunkt. Enligt utredningens mening bör därför en begränsning i framställningen av registerblad kunna ske endast om ordningsboten bestämts till högst 200 kr och det saknas anteckning om förseelse under de närmast föregående fem åren. Ett "tak" vid 200 kr i böter bör gälla under ett inledande skede. Erfarenheterna av en ordning av detta slag får sedan visa, om man kan undvara ett sådant "tak". (Högsta ordningsbot för en förseelse är numera 300 kr).

Det andra ändamålet med registreringen i KKBEL, att ge information till åklagare och domstolar i trafikmål, skulle enligt förslag från det nämnda samarbetsorganet tillgodoses genom en ny typ av registerutdrag – s. k. *trafikbrottsutdrag* – som skulle ersätta de nuvarande utdragen ur körkortsregistret. Utdragen skulle inhämtas från rikspolisstyrelsen (RPS) och grundas på uppgifter ur KKBEL och centrala körkortsregistret (CKR) samt det av RPS förda person- och belastningsregistret (PBR). Trafikbrottsutdrag borde enligt förslaget kunna framställas inte bara för körkortshavare utan även för övriga personer. Samarbetsorganets förslag om trafikbrottsutdrag har i princip godtagits av statsmakterna. Enligt utredningens mening ger förslaget anledning till överväganden dels i frågan huruvida trafikbrottsutdrag skall kunna framställas för personer utan körkort, dels beträffande omfattningen av registreringen i KKBEL. Utredningen har för sin del funnit att trafikbrottsutdrag bör kunna utfärdas endast för körkortshavare.

Utredningen anser vidare att i KKBEI. ej skall registreras personer, för vilka spårttid löper, utan endast körkortshavare.

Utredningen delar samarbetsorganets förslag att register över brott av betydelse i körkortshänseende inte längre bör föras av länsstyrelserna utan endast centralt av RPS inom ramen för rättsväsendets informationssystem. Detta brottsregister bör enligt utredningens mening i väsentliga delar regleras i lag. Utredningen har därför föreslagit en *lag om registrering av vissa trafikbrott m. m.*

Rehabiliteringsregler bör enligt utredningens uppfattning införas för uppgifter i såväl trafikbrottsutdrag som registerblad. *Rehabiliteringstiden* bör bestämmas till *fem år* från domstolsdatum eller motsvarande. I fråga om belastningsuppgift som hämtats ur CKR bör i princip samma rehabiliteringsregler gälla men reglerna bör ej omfatta uppgift om anmälan från läkare om vissa sjukdomstillstånd. Även beslut om erinran, varning och återkallelse bör enligt utredningens mening i princip omfattas av en rehabiliteringsregel. Innebörden av rehabiliteringsreglerna bör enligt utredningens mening vara att i registerutdrag ej skall tas med anteckning om dom eller beslut, sedan fem år förflutit från den dom eller det beslut som anteckningen avsett. När det gäller belastningar avseende innehavare av utländska körkort föreslår utredningen en rehabiliteringstid om två år, om körkortshavaren under den tiden ej övertygats om nytt brott av beskaffenhet att böra registreras. Från rehabiliteringsreglerna bör undantas de fall då JK, JO eller datainspektionen för visst fall begär fullständigt utdrag. Också enskild bör enligt utredningens mening alltid vara berättigad att få fullständigt utdrag om sig själv.

Utredningen tar i detta avsnitt avslutningsvis upp frågor om vissa *gallringsregler* som kan vara av betydelse i körkortssammanhang.

Författningsförslag

Överflyttningsoptionen

1 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrives

dels att 18, 21, 23 och 39 §§ körkortslagen (1977: 477) skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas åtta nya paragrafer, 21a, 21b, 21c, 21d, 21e, 40, 41, 42 §§, av nedan angivna lydelse.

18 § *Länsrätt får ej meddela beslut om slutlig återkallelse av körkort på grund av straffbelagd gärning förrän frågan om straff har blivit avgjord genom dom som har vunnit laga kraft. Vad som har sagts nu gäller dock ej*

1. om omständigheterna är sådana, att körkortshavaren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon,

2. om åklagare med stöd av 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning har meddelat beslut att ej tala å gärningen.

Spärrtid

21 § *Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort eller körkortstillstånd med återopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.*

21 a § *Inträffar under spärrtid omständighet som avses i 16 § 1–6 eller har under spärrtiden framkommit sådan omständighet och har den inträffat före beslutet om spärrtid men icke varit känd vid det tillfället, får omprövning av spärrtiden ske.*

I brottmål som avses i 39 § första stycket ankommer omprövningen av spärrtid på tingsrätt.

I övriga fall prövas frågan av länsstyrelse.

Om tingsrätt eller länsstyrelse vid omprövningen förlänger spärrtiden får förlängningen vid varje tillfälle avse högst tre år.

21 b § *Vid prövning av fråga om bestämmande av spärrtid i fall som anges i 21 a § får tingsrätt, om det tidigare beslutet om spärrtid vunnit laga kraft, förlänga spärrtiden eller förordna att den tidigare spärrtiden skall avse även det brott som föranlett omprövningen.*

Innefattar det tidigare beslutet varigenom spärrtid bestämts tillika ett beslut om återkallelse men har beslutet icke vunnit laga kraft, skall tingsrätten pröva ärendet med tillämpning av 16 och 21 §§. Om det tidigare beslutet om spärrtid icke innefattar ett beslut om återkallelse och beslutet

icke vunnit laga kraft, skall tingsrätten pröva huruvida spärrtid bör bestämmas och, om så finnes höra ske, bestämma längden av denna spärrtid (särskild spärrtid). I fråga om spärrtidens längd äger härvid bestämmelserna i 21 § motsvarande tillämpning.

Beslut enligt denna paragraf får ej meddelas efter utgången av löpande spärrtid.

21 c § Länsstyrelses omprövning av spärrtid i fall som anges i 21 a § sker efter ansökan och omfattar endast lagakraftvunna spärrtidsbeslut. Ansökan skall göras före spärrtidens utgång. Prövningen avser sökandens förhållanden fram till tidpunkten för beslutet i anledning av ansökan.

Länsstyrelsen får vid omprövningen förlänga spärrtiden.

21 d § Kommer genom beslut enligt 21 b § andra stycket eller eljest spärrtider att löpa helt eller delvis parallellt, skall länsstyrelse, sedan besluten vunnit laga kraft, självständigt upptaga frågan om bestämmande av vilken spärrtid som skall gälla. Spärrtiden skall därvid bestämmas på ett sätt som motsvarar resultatet vid en samtidig bedömning.

21 e § Vid bestämmande av påföljd för brott som föranlett beslut om spärrtid skall beaktas det men föraren lider genom beslutet.

Omhändertagande

23 § Har körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, omhändertages körkortet.

Körkortet skall även omhändertagas om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, omhändertages körkortet sedan analysbevis har erhållits. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen ej till 0,8 promille, får om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare dömts för brott mot 4 § nämnda lag.

Behörig domstol i frågor som rör körkortsingripanden m. m.

39 § Tingsrätt handlägger mål vari prövas fråga om återkallelse eller varning enligt denna lag eller fråga om motsvarande åtgärd rörande utländskt körkort, när frågan uppkommer i brottmål i vilket ansvar ådömes för

1. brott mot 1 § andra stycket, 4 § 1 mom. eller 5 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller

2. brott mot 4 § 2 mom. samma lag och åtalet ej har föregåtts av strafföreläggande.

Har körkort eller traktorkort omhändertagits på grund av misstanke om brott som avses i första stycket, prövar tingsrätt om kortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

40 § *I andra fall än som avses i 21 a eller 39 § prövas fråga om körkortsingripande av länsrätt. Fråga om omprövning som avses i 25 § handlägges dock av länsrätt endast om domstol tidigare har beslutat i saken.*

I mål som avses i första stycket får förvaltningsdomstol meddela föreläggande om att läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov skall inges samt meddela nya eller ändrade föreskrifter för behörigheten att föra fordon.

41 § *Domstols beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.*

42 § *Om körkortshavare eller innehavare av traktorkort begär omprövning av åklagares omhändertagandebeslut enligt 23 § första eller tredje stycket och fråga är om sådant brott som enligt 39 § skall föranleda att körkortsfrågan skall prövas av tingsrätt, skall tingsrätten så snart ske kan och senast å fjärde dagen efter det att begäran inkommit till rätten pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Ut-sättes huvudförhandling att hållas inom en vecka, sedan begäran fram-ställdes, får prövningen dock uppskjutas till huvudförhandlingen.*

Förbättringsalternativet

3 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrives

dels att 21, 22, 26 och 39 §§ körkortslagen (1977: 477) skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas fem nya paragrafer, 22 a, 40, 41, 42 och 43 §§ av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Spärrtid

21 §

Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort med åberopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.

Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort *eller körkortstillstånd* med åberopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.

Inträffar under spärrtid omständighet som kan föranleda nytt beslut om sådan tid, får provas om den redan bestämda spärrtiden skall förlängas. Sådan prövning sker efter ansökan. Ansökan skall göras före spärrtidens utgång. Prövningen avser sökandens förhållanden fram till tidpunkten för beslutet. Förlängning får ske med högst tre år vid varje ny prövning.

Vad som anges i andra stycket skall tillämpas på motsvarande sätt om det under spärrtiden har framkommit sådan omständighet som har inträffat före beslutet om spärrtid men inte har varit känd vid det tillfället.

Varning

22 §

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter att det finns särskild anledning att erinra honom om de krav som ställes på honom från trafiksäkerhetssynpunkt, får varning medde-

Har körkortshavare brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott men hade han ej före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod un-

Nuvarande lydelse

las honom, om skäl för återkallelse ej föreligger.

Har körkortshavare brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott men hade han ej före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för att beslut fattas om återkallelse av körkortet, om han ej tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag och omständigheterna är mildrande.

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter som avses i 16 § 2–6, får varning meddelas i stället för beslut om återkallelse, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Föreslagen lydelse

der eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för att beslut fattas om återkallelse av körkortet, om han ej tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag och omständigheterna är mildrande.

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter som avses i 16 § 2–6, får varning meddelas i stället för beslut om återkallelse, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Erinran

22 a §

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter att det finns särskild anledning att påminna honom om de krav som ställs på honom från trafiksäkerhetssynpunkt, får erinran meddelas honom, om skäl för återkallelse ej föreligger.

Verkan av utländsk dom

26 §

Bestämmelserna om återkallelse, spärrtid, varning och underlåtelse av körkortsingripande m. m. i 16–22, 24 och 25 §§ tillämpas även i fråga om den som genom lagakraftvunnen dom utom riket har dömts till ansvar i sådant avseende som sägs i angivna lagrum.

Bestämmelserna om återkallelse, spärrtid, varning, *erinran* och underlåtelse av körkortsingripande m. m. i 16–22, 24 och 25 §§ tillämpas även i fråga om den som genom lagakraftvunnen dom utom riket har dömts till ansvar i sådant avseende som sägs i angivna lagrum.

39 §

Domstolsförfarandet

Länsrätt prövar frågor som rör

Domstolsförfarandet m. m.

Länsrätt handlägger mål vari

Nuvarande lydelse

körkortsingripanden i de fall som anges i särskild författning.

I mål som avses i första stycket har domstol samma befogenhet som länsstyrelse har när den handlägger körkortsärende. Domstols beslut om varning eller återkallelse skall delges den som beslutet rör.

Mot beslut om varning enligt denna lag får talan ej föras.

Föreslagen lydelse

prövas fråga om återkallelse, varning eller erinran enligt denna lag eller fråga om motsvarande åtgärd rörande utländskt körkort (körkortsmål). Fråga om omprövning i fall som avses i 25 § handlägges dock av länsrätt endast om domstol tidigare har beslutat i saken. Har körkort eller traktorkort omhändertagits prövar länsrätten om det skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

I körkortsmål får domstol meddela föreläggande om att läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov skall inges samt meddela nya eller ändrade föreskrifter för behörigheten att föra fordon ävensom förordna att förnyad personutredning skall företas vid senare tidpunkt.

Mot föreläggande som anges i andra stycket får talan ej föras.

40 §

Beslut om återkallelse, varning eller erinran enligt denna lag skall delges den som beslutet rör.

Mot beslut om erinran får talan föras endast av allmänt ombud som anges i 41 §.

41 §

I varje län skall hos länsstyrelsen finnas ett allmänt ombud som för det allmännas talan i körkortsmål.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar allmänt ombud och ersättare för denne samt meddelar de närmare föreskrifter som behövs i fråga om ombudets verksamhet.

42 §

Allmänt ombud äger rätt att anföra besvär mot beslut av länsrätt och kammarrätt i körkortsmål, varvid talan även får föras till motpartens förmån.

I körkortsmål skall muntlig förhandling hållas om allmänt ombud

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*begär det samt förhandlingen ej är
obehövlig och ej heller särskilda
skäl talar emot det.*

43 §

*Besvär av allmänt ombud mot
beslut som anges i 42 § skall ha
inkommit till den domstol som har
att pröva besvären inom tre veckor
från den dag det överklagade be-
slutet meddelades.*

*Har part anfört besvär mot dylikt
beslut äger även motpart föra talan
häremot, trots att den för honom
gällande besvärstiden utgått. Par-
ten skall dock inkomma med så-
dana besvär inom en vecka från ut-
gången av den tid inom vilken de
först anförda besvären skulle ha
anförts. Återkallas eller förfaller el-
jest den första besvärstalan, är
även den senare besvärstalan för-
fallen.*

Denna lag träder i kraft den

Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya be-
stämmelserna.

Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

Sammanställning av remissyttranden

1 Överflyttningsfrågan

1.1 Allmänna synpunkter

1.1.1 *Riksåklagaren*: I sitt yttrande över trafikmålskommitténs betänkande "Rätten till ratten" tillstyrkte riksåklagaren förslaget att överflytta prövningen i vissa fall av frågan om körkortsåterkallelse till allmän domstol. Den utredning som nu verkställts visar emellertid enligt min mening att inte något av de prövade alternativen för en överflyttning innebär en godtagbar lösning. De förbättringar som man vill uppnå med en samtidig handläggning i allmän domstol av brottmålet och frågan om körkortsingripande kan dessutom i stor utsträckning åstadkommas genom de ändringar i förfarandet hos länsrätt som nu föreslås.

1.1.2 *Domstolsverket*: Ett samtidigt avgörande av ansvars- och körkortsfrågan måste för såväl det allmänna som för den enskilde ställa sig mindre kostnadskrävande än gällande ordning med dubbla processer. För de flesta körkortshavare måste denna dubbelprocess te sig märklig. Samma trafikbrott behandlas vid två olika domstolar och medför olika påföljder. Även om förlust av körkort inte har straffrättslig ställning som påföljd för brott så uppfattas sådan förlust oftast som den mest ingripande effekten av brottet. Av trafikmålskommittén gjorda undersökningar visar också att mer än 80 % av de tillfrågade ansett att ett körkortsingripande bör beslutas av allmän domstol samtidigt med straffet. En överflyttning av körkortsingripande till allmän domstol måste ge en snabbare handläggning av körkortsfrågan vilket uppenbarligen gagnar såväl trafiksäkerheten som den enskilde. Även andra skäl såsom fylligare personutredning, möjligheten att avväga påföljdsfrågan mot körkortsingripandet m. m. talar för en överflyttning. Domstolsverket finner det därför naturligt att man bör sträva efter att finna en lösning som medför att allmän domstol kan tilläggas rätten att besluta i körkortsfrågan samtidigt som den dömer i trafikbrottmålet. Därtill kommer att Europarådet antagit en resolution vari förordas att körkortsfrågor i princip bör avgöras i brottmålsprocessen.

1.1.3 *Svea hovrätt*: I hovrättens yttrande den 4 juni 1974 över trafikmålskommitténs betänkande "Rätten till ratten, Förslag till körkortsreform" (SOU 1972: 70–72) tillstyrkte hovrätten kommitténs förslag om överflyttning av frågor rörande körkortsingripande i anledning av trafikbrott till de allmänna domstolarna.

Körkortsutredningen har emellertid funnit, att situationen nu är en annan än när frågan förra gången var föremål för utredning och att nackdelarna med en överflyttning av vissa körkortsmål överväger fördelarna, särskilt om man – såsom utredningen föreslår – gör förbättringar i den nuvarande handläggningen av körkortsmål (det s. k. förbättringsalternativet). Hovrätten, som anser att nuvarande ordning fungerar förhållandevis väl och att de förbättringar i denna som bl.a. utredningen föreslår kommer att öka rättssäkerheten och sannolikt leda till en snabbare prövning av körkortsmålen, finner i likhet med utredningen att nackdelarna med en överflyttning överväger fördelarna. Hovrätten anser sig därför inte på det utredningsmaterial som nu finns kunna förorda en överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol.

1.1.4 Hovrätten för Västra Sverige: Även i fortsättningen kommer den stridaste strömmen av ingripanden mot körkortshavare att ske genom beslut av förvaltningsdomstol. Fråga är således inte om ett val mellan allmän domstol och förvaltningsdomstol utan om lämpligheten av att ha två myndigheter som samtidigt kan pröva körkortsfrågan. Den nuvarande organisationen för handläggning av körkortsmål har fungerat i många år och inom de skilda länsrätterna har utbildats en enhetlig och stabil praxis i körkortsfrågor. Länsrätterna torde inom en nära framtid komma att utbrytas ur länsstyrelseorganisationen och bilda självständiga domstolar. Samtidigt pågår en utveckling som utjämnar skillnaderna mellan förfarandet i förvaltningsdomstol och allmän domstol. Utredningens förslag om inrättande av allmänt ombud i körkortsprocessen är ett led i denna utveckling. Mot bakgrund av det anförda måste enligt hovrättens mening en uppdelning av den nuvarande körkortsorganisationen vara grundad på mycket starka skäl. Utredningen har vid en samlad bedömning av de för- och nackdelar som utredningen ansett vara förenade med en överflyttning funnit att nackdelarna överväger. Hovrätten instämmer i utredningens ställningstagande, i synnerhet om hänsyn tas till de förbättringar som utredningen föreslagit vad beträffar den nuvarande handläggningen av körkortsmålen.

1.1.5 Kammarrätten i Jönköping: Kammarrätten känner sig övertygad om bärkraften i de praktiska skäl utredningen anför för att körkortsingripanden även i fortsättningen bör vara en uteslutande uppgift för förvaltningsdomstolarna. Man bör därför inrikta sig på att förbättra nuvarande system så att rättssäkerhet och effektivitet ökar.

1.1.6 Rikspolisstyrelsen: Styrelsen finner – i likhet med utredningen – att en överflyttning innebär övervägande nackdelar. Enligt styrelsens mening bör således frågor om körkortsingripande även i fortsättningen uteslutande vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter som första instans.

1.1.7 *Brottsförebyggande rådet*: Brottsförebyggande rådet (BRÅ) anser att frågor om körkortsingripanden bör överflyttas från länsrätt till tingsrätt samt att överflyttningen bör avse alla de brott, som angetts i tilläggsdirektiv till utredningen utan de undantag utredningen föreslagit i händelse av överflyttning. Samtidig och snabb prövning av samhällets reaktioner på brottsligt beteende är av väsentlig betydelse från de synpunkter BRÅ har att beakta. De gränsdragnings- och andra problem som en överflyttning medför torde gå att bemästra. – Utredningens förslag i betänkandet om handläggningen av körkortsmål vid allmän domstol förefaller i princip väl avvägda.

1.1.8 *Socialstyrelsen*: Körkortsutredningen har på ett helt annat sätt än vad trafikmålskommittén gjorde, vägt för- och nackdelar mot varandra för att klargöra om skäl finns att överföra vissa frågor om körkortsingripanden från förvaltningsdomstol till allmän domstol.

— — —
Liksom utredningen har socialstyrelsen vid en samlad bedömning av de för- och nackdelar som skulle bli en följd av överflyttning från förvaltningsdomstol till allmän domstol, dvs. från länsrätt till tingsrätt, kommit till uppfattningen att nackdelarna överväger. Socialstyrelsen delar därför utredningens mening att frågor om körkortsingripanden också i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt.

1.1.9 *Trafiksäkerhetsverket*: Trafiksäkerhetsverket har i yttrande 1974-05-21 över trafikmålskommitténs betänkande "Rätten till ratten" funnit övervägande skäl tala för en överflyttning av handläggningen av frågor rörande körkortsåterkallelser på grund av trafikbrott från länsrätt till allmän domstol. Av avgörande betydelse för detta ståndpunktstagande var de synpunkter kommittén redovisade och som då ansågs ha betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerhetsverket har i grunden samma uppfattning som tidigare i vad avser trafiksäkerhetsaspekten och vill gärna i detta sammanhang understryka körkortsutredningens uttalande att körkortsfrågor alltid skall avgöras med utgångspunkt från vad trafiksäkerheten kräver. Det skulle därför kunna ifrågasättas om vare sig förvaltningsdomstol eller allmän domstol äger den reella kompetens som erfordras för att bedöma trafiksäkerhetsfrågan. Emellertid finner trafiksäkerhetsverket ej anledning att nu närmare utveckla sina synpunkter i detta avseende. Efter bedömning av de i betänkandet redovisade skälen för och emot överflyttning till allmän domstol finner trafiksäkerhetsverket dock att vid valet mellan förvaltningsdomstol och allmän domstol torde länsstyrelse och länsrätt bäst kunna överblicka och bedöma trafiksäkerhetsaspekten. Verket ansluter sig därför till körkortsutredningens synpunkter i detta avseende och tillstyrker förbättringsalternativet.

1.1.10 *Länsstyrelsernas organisationsnämnd (LON)*: LON kan i huvudsak ansluta sig till utredningens bedömningar. Även LON finner sålunda att övervägande skäl talar för att inte flytta över körkortsmål till allmän domstol. Utöver de stöd som utredningen främst utvecklar är det från de synpunkter LON har att särskilt beakta naturligt att peka på den förestående länsrättsreformen. Det är beklagligt om målområdet minskas för länsrätterna så att skattemålens dominans ökar ytterligare.

1.1.11 *Länsstyrelsen i Stockholms län*: Körkortsutredningen har i betänkandet gjort en samlad bedömning av för- och nackdelar med en överflyttning av körkortsmålen till allmän domstol. Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att vid en sådan bedömning, nackdelarna överväger. Härutöver vill länsstyrelsen fästa uppmärksamheten på det reformarbete som fortlöpande pågår att utjämna skillnaderna mellan förfarandet i förvaltningsdomstol och allmän domstol. Utredningen har bl. a. föreslagit att ett tvåpartsförhållande tillskapas i körkortsprocessen. Länsstyrelsen avstyrker sålunda bestämt att handläggningen av vissa körkortsmål överflyttas till allmän domstol.

1.1.12 *Länsstyrelsen i Malmöhus län*: Länsstyrelsen finner inte att utredningen anfört övertygande skäl för sin ståndpunkt. Länsstyrelsen avstyrker därför förslaget i denna del. – Styrelsens yttrande är inte enhälligt.

1.1.13 *Länsstyrelsen i Hallands län*: Länsstyrelsen instämmer – – i utredningens förslag att körkortsfrågorna skall ligga kvar på länsstyrelserna och länsrätterna.

1.1.14 *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*: Länsstyrelsen ansluter sig helt till utredningens uppfattning om att handläggningen av körkortsingripanden bör ligga kvar vid länsrätterna. De uppenbara svårigheter och nackdelar ett överförande till tingsrätterna skulle innebära överväger klart de eventuella fördelar som en samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågorna i vissa fall skulle kunna medföra.

1.1.15 *Länsstyrelsen i Skaraborgs län*: Utredningens förslag att körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara uppgifter för länsstyrelserna och länsrätterna biträds helt av länsstyrelsen. En överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol torde ej medföra sådana fördelar att de uppväger påtalade nackdelar. Länsstyrelsen vill särskilt understryka vad utredningen anfört om de situationer, som kan uppkomma om det ges möjlighet för den enskilde att välja forum för handläggningen av exempelvis ett rattonykterhetsmål. En överflyttning till allmän domstol kan också medföra sådana konsekvenser för körkortshavare att hans lämplighet blir prövad av två myndigheter.

1.1.16 *Länsstyrelsen i Västmanlands län* delar utredningens uppfattning i överflyttningsfrågan och utredningens bedömning av för- och nackdelar med en överflyttning. – Styrelsens yttrande är inte enhälligt.

1.1.17 *Länsstyrelsen i Jämtlands län*: Utredningen har redovisat att betydande nackdelar är förenade med en överflyttning av handläggningen av vissa körkortsingripanden till allmän domstol. Med hänsyn härtill och till de positiva erfarenheter länsstyrelsen har av omprövningsförfarandet hos länsstyrelsen och i länsrätten finner länsstyrelsen det uppenbart att körkortsingripanden även i fortsättningen skall vara en uppgift för länsstyrelse och länsrätt.

1.1.18 *Länsstyrelsen i Norrbottens län*: Länsstyrelsen ansluter sig helt till utredningens förslag att frågan om körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt.

1.1.19 *Länsdomstolskommittén*: Vid en sammanfattande bedömning av de olika delfrågorna inom *överflyttningsalternativet* konstaterar vi att körkortsutredningen har bemödat sig om att hitta konstruktioner som kan motverka kompetenskonflikter. Det är uppenbart att sådana likväl kan uppkomma. Vi vill särskilt peka på de problem som sammanhänger med bedömningen av upprepade trafikförseelser och allmän misskötsamhet. Dessutom har insatserna för att överbrygga problemen i vissa fall fått ske till priset av så krångliga regler att de även för vana bedömare måste te sig svärbegripliga. Överflyttningsalternativet kan enligt vår mening godtagas endast om man finner väsentligt enklare och lättfattliga alternativ till särreglering.

Om överflyttningsalternativet genomförs krävs enligt vår bestämda uppfattning att det allmänna ombudet ges befogenheter att vara åklagarna behjälpliga i körkortsprocessen. Endast ett väl utvecklat samarbete mellan åklagare och ombud kan motverka de risker som är förknippade med domstolarnas olika kompetensområden. Det kan samtidigt bidra till att domstolarnas rättstillämpning i de enskilda fallen blir enhetlig och inbördes rättvis.

Körkortsutredningen lägger i *förbättringsalternativet* fram en rad förslag som enligt vår mening kan leda till åtskilliga förbättringar i handläggningen av körkortsfall. Allmänna ombudets roll bör än en gång framhållas. Vi vill gärna också vitsorda utredningens uppfattning om den betydelse som reformen med fristående länsdomstolar kommer att få. Genom reformen byggs en organisation upp som i väsentliga delar motsvarar de allmänna domstolarnas. Betydande insatser görs för att i olika avseenden

förstärka de nya länsrätterna, bl.a. i samordningshänseende. I den nya organisationen måste självfallet till förtursmålen räknas frågor om körkortsingripanden som föranleds av allvarliga trafikbrott.

Mot de fördelar som sålunda kan uppnås genom körkortsutredningens reformuppslag inom nuvarande system skall givetvis vägas det ur den enskildes synpunkt ytterst angelägna i att få en samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågan. Vi vill understryka att vi inte sett det som vår uppgift att gå närmare in på denna ur rättspolitisk synpunkt viktiga avvägning utan att endast ge vissa synpunkter på de rättstekniska och organisatoriska fördelar och nackdelar som är förknippade med de två framtagna alternativen. Med denna utgångspunkt finner vi förbättringsalternativet vara det bättre och får därför förorda detta.

1.1.20 *Trafiksäkerhetsutredningen (TSU)*: Från trafiksäkerhetssynpunkt är det enligt TSU:s mening lämpligare att körkortsmålen även i fortsättningen handläggs vid länsrätterna. Det torde vara lättare att vid förvaltningsdomstol renodla de rent trafiksäkerhetsmässiga aspekterna än om fråga om återkallelse och spärrtid skall avgöras i samband med påföljdsfrågan i övrigt. Vidare hyser TSU samma oro som körkortsutredningen inför risken för den minskade enhetlighet i bedömningen som en överflyttning av vissa mål ofrånkomligen innebär. Detta kan inte vara till gagn för trafiksäkerheten. Mot denna bakgrund instämmer TSU i förslaget att ärenden om körkortsingripanden i första instans även i fortsättningen skall handläggas enbart vid länsstyrelse och länsrätt.

1.1.21 *SACO/SR*: SACO/SR delar utredningens bedömning beträffande möjligheterna att överföra vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol och instämmer därför i utredningens uppfattning att fördelarna med en överflyttning är så begränsade och nackdelarna så betydande att de överväger. I all synnerhet gäller detta om hänsyn tas även till utredningens förslag till förändringar av körkortsmålen handläggning i länsrätt. Om en överflyttning tidigare varit motiverad så är den det inte längre då ett stort antal trafikbrott, vilka föranleder körkortsåtgärder, aldrig kommer till allmän domstol och då körkortsfrågan kan handläggas vid en fristående förvaltningsdomstol med ett tvåpartsförhållande i processen och med möjlighet till muntlig handläggning i de fall sådan verkligen är av värde.

1.1.22 *Föreningen Sveriges länspolischefer* biträder utredningens förslag, att frågan om körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter.

1.1.23 *Föreningen Sveriges polischefer* (genom föreningens sektioner för Norra Norrland och Södra Norrland): Föreningen delar utredningens

ställningstagande, att en överflyttning av handläggningen av vissa frågor om körkortsingripanden från förvaltningsdomstol till allmän domstol innebär övervägande nackdelar. Utredningen har noggrant analyserat problematiken och de överväganden de vid den samlade bedömningen kommit fram till har sådan tyngd att riksdagens beslut i anledning av prop. 1975/76: 155 i dessa delar bör tas upp till omprövning.

— — —

Det vore olyckligt om det tillskapades en ordning med både länsrätt och tingsrätt som första instans vid handläggning av körkortsingripanden; låt vara att det skulle komma att röra sig om skilda typer av körkortsärenden och att det för allmänheten skulle komma att uppfattas som positivt att få ansvarsdelen och beslutet i körkortsdelen prövat samtidigt. Mot denna senare positiva faktor avseende förslaget om överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol står ett flertal negativa konsekvenser därav. Till att börja med måste det anses såsom mycket tveksamt att två från varandra skilda instanser tilläggs rätten att besluta i körkortsmål, speciellt som den stora strömmen av dylika ärenden – liksom hittills – kommer att hamna hos förvaltningsdomstolarna.

Systemet ger ett intryck av att bli tungarbetat, litet av ett självändamål och lätt förvirrande för den stora allmänheten.

1.1.24 *Föreningen Sveriges statsåklagare*: Statsåklagarföreningen delar utredningens mening att nackdelarna med en överflyttning klart överväger och vill därför i första hand tillstyrka utredningens förslag att frågor om körkortsingripanden även i fortsättningen skall vara en uppgift för utslutande förvaltningsdomstolarna och förvaltningsmyndigheterna.

1.1.25 *Föreningen Sveriges åklagare*: I likhet med utredningen anser föreningen att frågor om körkortsingripanden även i fortsättningen utslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt.

1.1.26 *Kungl. Automobil Klubben (KAK)* hänvisar till sitt yttrande över trafikmålskommitténs betänkande "Rätten till ratten" och anför: KAK vidhåller i detta yttrande (tidigare) framförda synpunkter, vilket innebär att då fråga om trafikbrott handläggs av allmän domstol bör — — — samma domstol besluta om eventuell körkortsindragning.

1.1.27 *LO*: Rent allmänt framstår det för LO som en fördel om prövningen av en trafikbrottspåföljd och ett körkortsingripande i allvarliga fall samordnas. Kostnader och tidsskäl talar för en gemensam handläggning. Samtidig och gemensam prövning är inte minst utifrån den enskildes synvinkel värdefull. Vid ett sådant förfarande kan vid straffmätningen såväl den

straffrättsliga påföljden som ett eventuellt körkortsingripande vägas in i den helhetsbedömning som görs av den rättsvårdande myndigheten. Med hänsyn till att det är samordningen av prövningen av ansvars- och körkortsfrågor som är det väsentliga, anser LO, att det under särskilda förutsättningar kan ifrågakomma att bedöma trafikbrottet och körkortsingripandet vid skilda domstolar (tingsrätt respektive länsrätt). Villkoret är, dels att målen inte i något fall avgörs isolerade från varandra, dels att utredningens förslag om förbättrad handläggning hos länsrätterna verkligen genomförs.

1.1.28 *Länsdomarföreningen*: Utvecklingen går mot en utjämning av skillnaderna mellan förfarandet i förvaltningsdomstol och allmän domstol. Utbrytningen av länsdomstolarna ur länsstyrelserna och körkortsutredningens förslag om införandet av ett tvåpartssystem med ett allmänt ombud i körkortsprocessen är exempel på sådan utjämning. Över huvud taget kan sägas att läget nu är helt annat än när riksdagen gjorde sin bedömning om överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol.

Föreningen delar utredningens uppfattning att, vid en samlad bedömning av för- och nackdelar med en överflyttning, nackdelarna överväger. Föreningen får sålunda bestämt avstyrka att handläggningen av vissa körkortsmål överflyttas till allmän domstol.

1.1.29 *Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)*: MHF finner det tillfredsställande att utredningen gjort en grundlig genomgång av hela problematiken med överflyttningsoptionen och förbättringsoptionen samt därefter ansett sig kunna självständigt bedöma och förutsättningslöst dra slutsatserna om vilket alternativ som är gynnsammast. När förslag om överflyttning till de allmänna domstolarna på sin tid framlades av trafikmålskommittén, anförde MHF att de av kommittén åberopade skälen här för enligt förbundets mening inte var tillräckligt bärande för att avskaffa den då relativt nyinförda ordningen med länsrätter. MHF beklagade att kommittén inte närmare undersökt möjligheterna till förbättringar av systemet och förordade att sådana förbättringar inom ramen för gällande system skulle upptagas till omprövning utan dröjsmål, i första hand frågan om inrättande av ett allmänt ombud för trafiksäkerhetsintresset. Den nu framlagda utredningen har styrkt förbundet i dess tidigare uttalade uppfattning och klargjort att de praktiska svårigheterna med en överflyttning snarare är större än vi då insåg. MHF kan i huvudsak ansluta sig till utredningens förbättringsoption och tillstyrker att regeringen framlägger förslag till riksdagen i enlighet med detta.

1.1.30 *Motormännens riksförbund (M)*: Även om det från körkortshavarens synpunkt finns åtskilligt som talar för att det rent praktiskt sett — spe-

ciellt vid de s. k. tveksamma fallen — skulle vara av värde att allmän domstol behandlade frågan om körkortsingripande samtidigt med trafikbrottet, anser M att de skäl som utredningen anför mot en överflyttning av frågor om körkortsingripanden från förvaltningsdomstol till allmän domstol är så starka att dessa frågor även i fortsättningen uteslutande skall handläggas av länsstyrelse och länsrätter med kammarrätt och regeringsrätt som överinstanser.

1.1.31 *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)*: NTF, som tidigare har ställt sig positiv till trafikmålskommitténs förslag om överflyttning av beslutanderätten i vissa körkortsfrågor till allmän domstol, får nu konstatera att de skäl, som körkortsutredningen anför mot överflyttningen, är så väsentliga att NTF måst ändra sitt ställningstagande. NTF har härvid tagit särskild hänsyn till körkortsutredningens förslag om förbättringar i fråga om handläggningen av körkortsmål.

1.1.32 *Statsanställdas förbund*: Förbundet anser att — — — synpunkterna om samtidighet i avgörande av brottspåföljd och körkortsingripande samt kravet på förkortning av handläggningstiden måste väga tungt i sammanhanget. För att nå dessa mål synes det för förbundet vara den mest rationella lösningen att genomföra det s. k. överflyttningsoptionen. Den samtidiga bedömningen ger också möjlighet att avväga de straffrättsliga åtgärderna och körkortsingripandet mot varandra.

1.1.33 *Svenska arbetsgivareföreningen*: Föreningen har i och för sig inget att invända mot den genomgående utredningen gjort av olika problem som är förbundna med en överflyttning av körkortsmål till allmän domstol. Någon anmärkning kan inte heller riktas mot utredningens sammanställning av för- och nackdelar som följer med en sådan överflyttning. Föreningen delar däremot inte utredningens värdering av olika omständigheter som kan anses tala för respektive emot att allmän domstol handlägger vissa körkortsmål. Vid en samlad bedömning finner föreningen, i motsats till utredningen, att fördelarna med en överflyttning väger tyngst.

1.1.34 *Svenska transportarbetareförbundet*: Förbundet vidhåller synpunkterna (i sitt yttrande över trafikmålskommitténs betänkande "Rätten till ratten") och ansluter sig till utredningens förslag att körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsrätten med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt. Denna uppfattning styrks ytterligare om man betraktar de förbättringar utredningen föreslår i den nuvarande handläggningen av körkortsmål, i första hand ett införande av ett allmänt ombud i körkortsprocessen.

1.1.35 *Sveriges advokatsamfund*: Övervägande skäl talar — — — för en

8 Riksdagen 1979/80, I saml. Nr 178

överflyttning av handläggningen av körkortsärendena till de allmänna domstolarna i alla de fall då ansvarstalan förs mot en bilförare.

1.1.36 *Sveriges domareförbund*: Domareförbundet har inte funnit anledning att frågå sin tidigare redovisade grundinställning att man bör eftersträva att få en samtidig bedömning av frågorna om ansvar och körkortsingripande (varmed här och i det följande avses återkallelse, varning och erinran). Däremot har de redovisningar som lämnats i prop. 1975/76: 155 och i körkortsutredningens betänkande på ett övertygande sätt visat vilka svårigheter som möter, om man försöker dra en gräns mellan körkortsingripanden som skall prövas av allmän domstol och av förvaltningsdomstol. Förbundet har övervägt inte bara de lösningar av gränsdragningsproblemet, som förordats av trafikutskottet och körkortsutredningen, utan även andra som kommer att redovisas i det följande. Som ett resultat anser sig förbundet emellertid kunna konstatera, att det är mycket svårt att göra en gränsdragning som är praktiskt tillämpbar och materiellt riktig. Med hänsyn härtill vore det därför bättre att låta alla frågor om körkortsingripande prövas av antingen förvaltningsdomstol eller allmän domstol. Härvid har förbundet av skäl som framgår av det följande kommit till slutsatsen att den principiellt mest tillfredsställande lösningen är att alla frågor om körkortsingripande prövas vid de allmänna domstolarna. Därmed når man – utan att skapa några gränsdragningsproblem – den viktiga fördelen att ansvarsfrågan och frågan om körkortsingripande kan prövas samtidigt i de fall där detta är önskvärt.

— — —

En sådan lösning är självfallet förenad med flera praktiska svårigheter som först måste klaras upp. Den svåraste torde vara att komma till rätta med handläggningen av strafförelägganden och ordningsförelägganden. Ett mycket stort antal trafikförseelser beivras numera med hjälp av dessa förfaranden, och det är uppenbart att denna ordning innebär en rationell arbetsfördelning mellan polis, åklagare och domstol. Enligt förbundets uppfattning kan det inte vara tal om att till domstol överföra någon väsentlig del av de trafikförseelser som nu avgörs genom strafföreläggande eller ordningsföreläggande. Detta gäller även de fall där körkortsåtgärd kan bli aktuell på grund av upprepade trafikförseelser och där en samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågorna inte är lika angelägen som i de fall där en enstaka trafiköverträdelse ger anledning till körkortsåterkallelse. Det är nödvändigt att finna en tillfredsställande lösning på detta svårlösta spörsmål, om en total överflyttning av körkortsfrågorna till allmän domstol skall kunna ske.

Det finns också andra praktiska frågor som måste lösas om man väljer att flytta över alla körkortsfrågor till tingsrätterna. Främst gäller detta de ändrade resursbehoven hos länsrätter, tingsrätter och åklagarmyndigheter

eller snarare en omfördelning av resurserna mellan dessa. Det förefaller vara naturligt att åklagare med denna lösning får åta sig de uppgifter som är tänkta för det allmänna ombudet. En annan fråga är vilken tingsrätt som skall besluta om körkortsingripande, när det aktualiseras av annat än brott. Dessa och andra frågor bör därför utredas innan ett slutligt ställningstagande kan ske.

1.1.37 *Sveriges trafikbilägures riksorganisation* finner förslagen, sammanfattade i det s. k. förbättringsalternativet, välgrundade och tillstyrker dessa.

1.1.38 *Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)*: Redan vid prövning av betänkandena "Rätten till ratten" (SOU 1972: 70–72) hyste STR vissa tvivel på det riktiga i att överflytta ärenden rörande indragning av körkort från förvaltningsdomstol till allmän domstol. I den utredning som låg bakom det ovan nämnda betänkandet hade för- och nackdelarna med en överflyttning inte vägts mot varandra och i varje fall inte klart redovisats. Detta har skett i körkortsutredningens betänkande och underlättar ett ställningstagande i frågan.

STR biträder utredningsmannens förslag att frågor om körkortsingripanden även framdeles uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt.

1.1.39 *TCO* har inte några erinringar mot de synpunkter och förslag som framförs i betänkandet.

1.2 Gränsdragningsproblematiken

1.2.1 *Riksåklagaren*: Det är uppenbart att prövningen av frågan om körkortsingripande på grund av brott inte i samtliga fall kan överflyttas på de allmänna domstolarna. Utredningen har visat att en överflyttning enligt de riktlinjer som riksdagen dragit upp föranleder svårlösta gränsdragningsproblem. Detta gäller framför allt vad som i riksdagsbeslutet betecknats som "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott". Härmed avses bl. a. sådana brott som normalt beivras med ordningsbot eller strafföreläggande. Överflyttningen bör inte få medföra någon väsentlig inskränkning av tillämpningsområdet för ordnings- och strafföreläggande med den ökade belastning för de allmänna domstolarna som detta skulle innebära. Ordningsbotssystemet är avsett att användas i normalfallen för de brotts typer som systemet omfattar. Om i det enskilda fallet omständigheterna är försvårande – liksom då mildrande omständigheter anses föreligga – skall ordningsföreläggande inte utfärdas utan sedvanlig polisrapport upprättas och saken underställas åklagares prövning. Bara i dessa senare fall kan en

överflyttning av prövningen av körkortsingripande komma i fråga. En ytterligare begränsning måste emellertid göras bl. a. med hänsyn till att polisen lämnar rapport till åklagaren även i normalfallen om den misstänkte inte vill godkänna ett ordningsföreläggande. Begränsning skulle kunna tänkas ske till fall då gärningen är att bedöma som vårdslöshet i trafik. För konsekvensens skull måste då alla fall av vårdslöshet i trafik kunna bli aktuella för en överflyttning. Det är uteslutet att överflyttning sker för alla sådana mål med hänsyn till de konsekvenser detta skulle få för straffföreläggandeinstitutets tillämpningsområde. Det är inte heller möjligt att ställa upp bestämda kriterier för i vilka fall av vårdslöshet i trafik frågan om körkortsingripande skulle prövas i samband med åtalet. Återstår endast såvitt jag kan finna att låta åklagarens bedömande bli avgörande för vilken handlägningsordning som skall tillämpas. Denna prövning bör självfallet inte grundas endast på det aktuella brottet utan även eventuellt tidigare trafikbrott måste beaktas. Då fråga är om upprepad brottslighet skulle denna ordning få till följd när det gäller brott som ingår i ordningsbrottskatalogen att endast om det senaste brottet är av den art att det underställts åklagaren, kommer frågan om körkortsingripande att kunna prövas av allmän domstol medan, om detta är enklare och därför beivrats genom ordningsföreläggande, prövningen skulle ankomma på länsrätten. En sådan uppdelning är enligt min mening inte godtagbar. I den mån någon prövning i nu berört hänseende skulle läggas på åklagaren, torde detta dessutom inte vara möjligt att genomföra utan att åklagarna erhöi särskild utbildning. I likhet med körkortsutredningen anser jag att en överflyttning inte kan omfatta annat än vissa bestämda trafikbrott. Några fördelar finner jag inte skulle uppnås med ett i detta avseende ändrat förfarande för körkortsingripande. Tvärtom kan överflyttningen såsom körkortsutredningen påvisat ge upphov till kompetenskonflikter mellan allmän domstol och länsrätt. Jag vill härvidlag särskilt peka på det fall att brottmålet gäller såväl för körkortsingripande behörighetsgrundande trafikbrott som andra brott, vilka senare också kan ha betydelse för den åtalades fortsatta körkortsinnehav.

1.2.2 Domstolsverket: Utredningen har tolkat tilläggsdirektiven restriktivt och utgått från att riksdagen endast förordat en överflyttning av körkortsingripanden i de trafikbrott som trafikutskottet särskilt nämnt. De trafikbrott som utredningen sålunda inte behandlat och som fallit utanför utredningens överväganden utgör den ojämförligt största delen av beivrade trafikbrott, som t. ex. vårdslöshet i trafik och hastighetsöverträdelse. Huruvida riksdagen verkligen avsett att låta körkortsingripanden i anledning av dessa brott kvarligga hos länsrätt kan diskuteras. Den av trafikutskottet gjorda uppräknningen av vissa allvarliga trafikbrott kan också tolkas som en exemplifiering av brott där påföljdsfrågan i högre grad än vid andra trafikbrott bör samordnas med ett körkortsingripande. Mot en så-

dan tolkning talar emellertid uttalandet "att handläggningen av körkortsingripanden mot förare, som genom upprepade trafikförseelser visat sig olämpliga som förare, bör ligga kvar hos länsrätt". Ett flertal sådana förseelser kan ju ha behandlats vid tingsrätt. Närmast till hands ligger därför att tolka utskottets uttalande på sätt utredningen gjort. Genom sitt ställningstagande torde riksdagen ha försvårat för utredningen att förutsättningslöst finna en lämplig ordning för ett överflyttande av körkortsingripanden i anledning av trafikbrott från länsrätt till tingsrätt. Måhända hade de av utredningen redovisade gränsdragningsproblemen kunnat undvikas eller lösas om någon precisering av överflyttningsfallen inte gjorts.

— — —

Det problem som vållat utredningen störst bekymmer har varit det förhållandet att trafikbrott i stor utsträckning avgörs genom godkännande av ordnings- och strafförelägganden. Att låta strafförelägganden omfatta körkortsingripanden har tidigare föreslagits men torde numera inte kunna komma i fråga. Det strider också mot riksdagens uttalanden i överflyttningsfrågan. Domstolsverket anser inte heller att detta bör ske. Att tillägga den enskilde körkortshavaren rätt att genom ett bestridande eller godkännande av strafföreläggandet själv avgöra var körkortsfrågan skall prövas kan inte vara lämpligt. Förutom att en sådan ordning är principiellt tveaktig kan den också medföra oöverblickbara organisatoriska och ekonomiska konsekvenser. I syfte att förhåla körkortsfrågans slutliga avgörande kan benägenheten att bestrida i och för sig acceptabla strafförelägganden komma att öka. Härigenom skulle såväl trafiksäkerhetsaspekter som strävandena efter ökat utrymme för ordnings- och strafförelägganden motverkas. Vidare skulle såväl tingsrätt som länsrätt komma att pröva körkortsingripanden vid samma slag av trafikbrottslighet. Prövningen skulle därvidlag komma att ske under olika betingelser eftersom handläggningsformer, domförhållanden, partsförhållanden m. m. inte är desamma vid allmän domstol som vid förvaltningsdomstol. Varken rättssäkerhetsaspekter eller strävandena efter enhetligare rättspraxis i körkortsfrågor skulle gagnas av en sådan ordning med två rättegångsförfaranden med olika slutinstanser.

Domstolsverket delar utredningens konstaterande att nackdelarna med en överflyttning av körkortsingripanden i anledning av "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" samt rattonykterhetsbrott som kan beivras genom strafföreläggande är så betydande att de väger över de fördelar som står att vinna vid en överflyttning av nämnda trafikbrott. Sådan överflyttning bör därför inte ske.

— — —

En överflyttning av endast vissa allvarigare trafikbrott med tämligen okomplicerade körkortsfrågor är domstolsverket inte berett att tillstyrka. De fördelar som kan vinnas genom en sådan överflyttning är tämligen begränsade.

Utredningen har klargjort de gränsdragningsproblem som uppstår om körkortsingripanden i anledning av vissa trafikbrott överflyttas från länsrätt till tingsrätt. Det förslag till uppdelning utredningen gjort är – som utredningen själv funnit – inte acceptabelt. Utredningen har i avsnitten om pricksystem och utländska körkort redogjort för hur motsvarande frågor lösts i vissa främmande länder. Av trafikmålskommitténs betänkande framgår att i praktiskt taget samtliga länder i såväl Väst- som Östeuropa beslutar domstolen i körkortsfrågan samtidigt med att trafikbrottet behandlas. Vidare framgår att samma ordning gäller i USA, Kanada och Japan. Det hade varit värdefullt med en redovisning över hur samordningen mellan straff och körkortsingripanden lösts i vissa andra länder.

Det kan finnas anledning att något beröra andra överflyttningsoptioner än dem utredningen övervägt. En lösning som utredningen inte utvecklat är att tilldela åklagaren en aktiv roll i kompetensfördelningen mellan tingsrätt och länsrätt. En tänkbar ordning skulle kunna vara att åklagaren före utfärdandet av ett strafföreläggande prövar om ifrågavarande trafikbrott kan komma att föranleda ett körkortsingripande. Härvidlag beaktas även tidigare begångna trafikbrott. Om åklagaren bedömer att körkortsingripande är aktuellt utfärdar han inte strafföreläggande utan inger ansökan om stämning till tingsrätten. I de fall där han anser att det aktuella trafikbrottet inte bör påkalla något körkortsingripande utfärdas strafföreläggande. Godkänns detta av körkortshavaren och länsrätten delar åklagarens uppfattning behöver inga kompetenskonflikter uppstå. Anser länsrätten att trafikbrottet kräver ett körkortsingripande kan sådan konflikt dock uppstå. Mot den skisserade lösningen talar dessutom förhållandet att ytterligare en myndighet – åklagarmyndigheten – tvingas fatta ståndpunkt i körkortsfrågor. Det synsätt som denna myndighet kommer att lägga på körkortsfrågor kan komma att avvika från den praxis domstolarna kommer att följa. Åklagarens avgöranden måste ju bli tämligen schematiskt underbyggda på grund av bristfällig personutredning, avsaknaden av personligt sammanträffande med körkortshavaren m. m. Dessutom medför den beskrivna ordningen att såväl tingsrätt som länsrätt ges samma kompetens i vissa körkortsfrågor med åtföljande gränsdragningsproblem.

Även om samtliga ingripanden i anledning av trafikbrott överflyttas till allmän domstol torde gränsdragningsproblem komma att uppstå. Mycket talar därför för att samma domstol prövar alla frågor om körkortsingripanden vare sig ingripandet föranletts av brott eller annan orsak. Huruvida allmän domstol eller förvaltningsdomstol är bäst skickad att handlägga körkortsfall kan på grundval av körkortsutredningens betänkande och äldre utredningar inte avgöras. Ej heller kan de organisatoriska och ekonomiska konsekvenserna av en överflyttning av alla körkortsfall till allmän domstol överblickas. På förevarande utredning kan det enligt domstolsverkets mening inte komma i fråga att grunda ett principbeslut om en omläggning med så vittgående konsekvenser.

1.2.3 *Hovrätten för Västra Sverige:* Hovrätten ser det som en brist att utredningen inte belyst överflyttningsfrågan mot bakgrund av förhållandena i utlandet.

— — —

Det framstår, även enligt hovrättens uppfattning, som lika betänkligt att införa ett system där den enskilde genom sitt ställningstagande till ett ordnings- eller strafföreläggande kan bestämma vilket slag av domstol som skall pröva körkortsfrågan som att slopa möjligheterna att utfärda dylika förelägganden beträffande dessa brott. Inte heller framstår det som någon rimlig lösning att allmän domstol skall pröva körkortsfrågan endast i de troligen mycket fåtaliga mål av gruppen "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" som ej föregåtts av ett icke godkänt ordnings- eller strafföreläggande. En sådan ordning skulle för övrigt, som utredningen framhållit, leda till att både tingsrätt och länsrätt skulle ha att pröva körkortsfrågan vid samma typ av trafikbrott. Följden skulle bli densamma om åklagaren i stället tillades rätten att i det enskilda fallet avgöra huruvida strafföreläggande borde utfärdas eller – om en körkortsåtgärd framstod som motiverad – åtal väckas för brottet. Denna konstruktion skulle därutöver kunna medföra den nackdelen att länsrätten, om brottet föregåtts av ett strafföreläggande, kunde göra en annan bedömning än åklagaren och kanske finna skäl för återkallelse föreligga. Vad beträffar mål tillhörande gruppen "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" bör även framhållas att, förutom att såväl polis som åklagare och domstol får utökad arbetsbörda om allmän domstol hade att pröva körkortsfrågan, skulle också handläggningstiderna bli längre. Strävandena att få till stånd en snabbare prövning av körkortsfrågan skulle därmed motverkas.

1.2.4 *Brottsförebyggande rådet:* BRÅ delar utredningens uppfattning, att det inte kan accepteras att körkortshavaren i praktiken själv kan avgöra om körkortsfrågan skall prövas av länsrätt eller av tingsrätt. Vidare instämmer BRÅ i att ökat utrymme för ordnings- och strafföreläggande i princip är av godo. Ett förverkligande av dessa idéer behöver emellertid enligt BRÅ:s mening inte innebära, att gränsdragningen sker enligt utredningsförslaget.

Vad gäller användandet av ordnings- eller strafföreläggande vid trafikbrott framstår det för BRÅ som ett absolut krav från rättssäkerhetssynpunkt, att körkortshavare som delges sådant föreläggande – i motsats till vad som nu är fallet – genom innehållet i föreläggandet får klart för sig vilken straff- och körkortspåföljd som kan komma i fråga på grund av trafikbrottet. Med nuvarande ordning lär förekomma att körkortshavare felaktigt tror, att trafikbrottet är utagerat i och med föreläggandet och därför godtar detta om han finner bötesbeloppet rimligt, trots att han egentligen inte anser att han gjort sig skyldig till någon förseelse. I andra fall åter kan körkortshavaren felaktigt tro att en relativt ursäktlig trafikförseelse kan

medföra ingripande körkortspåföljd. Mot bakgrund härav bestrider han kanske trafikbrott som han i själva verket inser att han gjort sig skyldig till. Enligt BRÅ:s mening skulle man komma tillrätta med de nämnda olägenheterna om åklagaren tilläggss befogenhet att före utfärdande av straffföreläggande eller stämning göra en bedömning huruvida körkortspåföljd bör följa eller ej. Som utredningen själv nämner under 4.2 i betänkandet torde det beträffande många trafikbrott framstå som uppenbart, att körkortspåföljd ej är aktuell. Om åklagaren gör denna bedömning bör den tilläggas bindande verkan. Beträffande de fall, där åklagaren finner körkortspåföljd böra ifrågakomma, måste särskilda regler uppställas. Reglerna måste innebära, att åklagaren vid sin prövning slår fast om ev. körkortspåföljd skall beslutas av åklagare eller av allmän domstol eller av förvaltningsdomstol. Gränsdragningsproblem uppstår, men de kan inte vara oöverkomliga. Reglerna bör kunna ges sådant innehåll, att tilläggsdirektiven kan följas i full utsträckning och således utan uteslutning av de brottsgrupper utredningen angett. — I de av polisen utfärdade ordningsföreläggandena måste också anges huruvida körkortspåföljd senare kan följa.

En lösning av antytt slag förutsätter, att domförhållsreglerna i tingsrätt ändras så att nämnd blir obligatorisk i mål där körkortsfrågan prövas. Varken denna omständighet eller en trolig ökning av antalet trafikmål hos de allmänna domstolarna kan anses innefatta något negativt från kostnadsynpunkt, eftersom man kan räkna med motsvarande vinster genom minskad belastning för förvaltningsdomstolarna och för allmänt ombud om sådant inrättas.

1.2.5 Länsdomstolskommittén: Körkortsutredningen har funnit det uteslutet att till allmän domstol överföra körkortsfall som uppkommer i anledning av "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott".

Vi ställer oss tveksamma till den ståndpunkten. Enligt vår mening har körkortsutredningen överbetonat de problem som skulle vara förknippade med att låta tingsrätten pröva dessa mål. Visserligen ligger det en olägenhet i att både länsrätt och tingsrätt skulle ha att pröva körkortsfrågan vid samma typ av trafikbrott beroende av om ett straff- eller ordningsföreläggande har godkänts eller inte. Ur praktisk synpunkt skulle det ändå vara en fördel om man kunde ha en grundregel, som innebär att tingsrätt prövar körkortsfrågor på grund av trafikbrott där åtal väckts och länsrätt frågar om körkortsingripanden i andra fall.

1.2.6 Kungl. Automobil Klubben: KAK anser för sin del det olyckligt att inte utredningen haft att utreda frågan om en total överflyttning av körkortsfall till tingsrätt således även vidtagande av körkortsåtgärd vid exempelvis upprepade förseelser. Härigenom skulle inga gränsdragningsproblem uppstå mellan tingsrätt och länsrätt. — — — Ett så väsentligt in-

gripande som en körkortsåtgärd bör alltid föregås av muntlig förhandling. För allmänheten är förtroendet för de allmänna domstolarna grundmurat samtidigt som dessa har en god geografisk spridning. Härtill kommer det i den allmänna debatten klart uttalade önskemålet att körkortsfall skall avgöras av allmän domstol. Sammanfattningsvis bör således en överarbetning av utredningen ske med syfte att åstadkomma en *total* överflyttning av körkortsärenden till de allmänna domstolarna.

1.2.7 *Motorförarnas helnykterhetsförbund*: Efter att ha granskat de konsekvenser och komplikationer, som skulle följa med överflyttningen, har utredningen funnit att en av de angivna målgrupperna helt måste uteslutas. Det gäller den relativt stora gruppen "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott", omfattande bl. a. körning mot rött ljus, allvarlig hastighetsöverträdelse, underlåtenhet att stanna vid huvudled, påkörning vid övergångsställe, trafikfarlig omkörning och bristfälligt fordon. Till väsentlig del handläggs sådan trafikbrottslighet genom ordningsbot eller strafföreläggande och sålunda utan medverkan av tingsrätt. Att i princip överföra dessa mål till tingsrätterna skulle gå stick i stäv mot hittillsvarande utveckling på lagstiftningsområdet och skapa risker för allvarliga balanser på domstolsområdet. Det skulle inte heller vara rättsligt godtagbart att låta körkortshavaren välja forum för körkortsfrågans avgörande genom att godkänna respektive vägra godkänna ett strafföreläggande. Det vore orimligt att låta länsrätt och tingsrätt avgöra enahanda körkortsfrågor.

1.2.8 *Sveriges domareförbund*: Körkortsutredningen föreslår den konstruktionen att åklagaren utfärdar föreläggande i den utsträckning det finns lagliga möjligheter – dvs. upp till 60 dagsböter – utan hänsynstagande till körkortsfrågan. När föreläggande utfärdats, skall det därefter alltid ankomma på länsrätt att pröva körkortsfrågan. Härigenom skulle enligt utredningen från tingsrättens prövning komma att uteslutas "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott", vari inryms, möjligen med något undantag, mål om vårdslöshet i trafik och lindrigare fall av rattonykterhet. Förbundet kan inte ansluta sig till utredningens förslag till gränsdragning, även om den sannolikt skulle vara enkel att tillämpa. En sådan ordning skulle nämligen medföra att just de fall undantas, där muntlighet, omedelbarhet och det naturliga sambandet med avgörandet av skuldfrågan kan öka rättssäkerheten vid körkortsåtgärden och bestämmandet av den totala samhällsreaktionen.

Denna brist kan emellertid undanröjas, om åklagaren har att pröva om det enskilda brottet i sig kan medföra körkortsingripande och om så är fallet underlåta strafföreläggande och i stället utfärda stämning. Därefter skulle ankomma på tingsrätten att pröva körkortsfrågan men – till skillnad från åklagaren – med beaktande av alla omständigheter, dvs. även andra tidigare förseelser, sjukdom, alkoholmissbruk etc. Finner åklagaren att

anledning till körkortsingripande inte föreligger på grund av det enskilda brottet, har han att meddela strafföreläggande. En konsekvens torde då få bli att länsrätten inte kan besluta om körkortsingripande enbart på grund av den förseelsen men väl med beaktande av även andra omständigheter. Förbundet delar också utredningens uppfattning att den misstänkte inte skall ha möjlighet att välja forum genom sitt ställningstagande till föreläggandet. Detta medför att tingsrätt i fall av bestridande av föreläggandet inte får pröva körkortsfrågan.

Den nu skisserade lösningen har den fördelen att just de fall kommer att prövas av tingsrätten, där en sådan prövning är särskilt angelägen från rättssäkerhetssynpunkt. Den har emellertid också nackdelar. En sådan är att åklagaren och tingsrätten kommer att få olika bedömningsunderlag. En annan är att systemet i vissa avseenden blir ganska komplicerat. Den enskilde kan finna det svårt att förstå olika avgränsningar och framför allt att åklagarens prövning i en del fall innebär att körkortsfrågan är avgjord, medan prövningen i andra fall inte utgör hinder mot att länsrätten (i vissa fall allmänna ombudet) tar upp frågan igen. Vidare kommer man fortfarande att ha fall, där tingsrätt prövar ansvarsfrågan, medan körkortsfrågan tas upp senare av länsrätten. Denna situation – vilken varit den av allmänheten kanske mest kritiserade – kommer inte att bli ovanlig. Det gäller nämligen alla de fall när ordningsbot eller strafföreläggande inte kan användas, därför att den misstänkte bestrider gärningen.

En bättre balans mellan åklagarens och tingsrättens bedömningsunderlag uppnås, om även åklagaren vid sin prövning skall ta hänsyn till samtliga omständigheter av betydelse i körkortsfrågan. Gränsdragningen blir då klarare och därmed lättare att överblicka för allmänheten. Det kan emellertid inte komma i fråga att aktualisera en åklagargranskning annat än i de fall som blir aktuella för strafföreläggande. Även med en sådan begränsning blir det dock ett icke obetydligt merarbete för åklagarna, om de alltid när de har att meddela strafföreläggande på grund av trafikförseelse skall göra en fullständig bedömning av körkortsfrågan.

De senast diskuterade båda alternativen är – som förbundet visat – inte invändningsfria. Förbundet kan inte heller beträffande dessa alternativ överblicka vilka konsekvenser de kan ha för resursbehoven för tingsrätter, länsrätter och åklagare. Även om förbundet inte anser sig kunna tillstyrka något av dem på detta stadium, bör de dock vara att föredra framför den lösning som utredningen förordat. De bör därför studeras ytterligare om den av förbundet i första hand förordade lösningen – en total överflyttning från länsrätt till tingsrätt – inte skulle kunna genomföras.

När det slutligen gäller det alternativ som skisserats i trafikutskottets utlåtande – vilket torde innebära att tingsrätt alltid har att pröva körkortsfrågan i dess helhet när ansvarsfrågan är uppe till bedömning i domstolen – finner förbundet med instämmande i vad utredningen anfört att en gränsdragning inte är möjlig enligt de linjer som utskottet anger.

1.3 Kompetens- och samordningsfrågor

1.3.1 *Hovrätten för Västra Sverige:* Mål angående grov vårdslöshet i trafik förekommer ej ofta. Hovrätten vill ändå påtala några problem som, med den föreslagna gränsdragningen, kan uppkomma om körkortsfrågan skall prövas av allmän domstol. Vid huvudförhandlingen kan tingsrätten exempelvis finna att vårdslösheten visserligen framstår som allvarlig, men ej i sådan grad att den bör bedömas som grov. Tingsrätten skulle vid ett sådant förhållande vara förhindrad att pröva körkortsfrågan. Om tingsrätten tidigare interimistiskt återkallat körkortet måste beslutet härom omedelbart upphävas. Vinner tingsrättens dom laga kraft får länsrätten i stället pröva körkortsfrågan och eventuellt besluta om förnyat interimistiskt omhändertagande av körkortet. För det fall åklagaren skulle föra målet vidare i rubriceringsfrågan torde nytt interimistiskt förordnande inte annat än i undantagsfall kunna meddelas förrän hovrätten i samband med det slutliga avgörandet eventuellt finner att vårdslösheten är att bedöma som grov. Den tilltalade som genom ett upphävt interimistiskt beslut återfått sitt körkort skulle i dessa fall tills vidare vara berättigad att föra fordon, trots att det – oavsett hur gärningen rubriceras – kanske framstår som uppenbart att körkortet slutligen kommer att återkallas eller – undantagsvis – framstår som angeläget att vederbörande omedelbart tas ur trafiken. Särskilt lång tidsutdräkt i detta avseende skulle uppkomma om först högsta domstolen finner vårdslösheten vara grov. – – –

Utredningen har påtalat de stora praktiska och lagtekniska problem som möter när det gäller att undvika kompetenskonflikter mellan allmän domstol och förvaltningsdomstol. Återkallelsegrunderna går i stor utsträckning i varandra och körkortshavaren får inte körkortsfrågan löst i samband med allmän domstols prövning av ansvarsfrågan om inte domstolen tillägs en långtgående prövningsrätt. Utredningens förslag i denna del löser i viss mån problemen vad beträffar brottskonkurrenssituationer, men alltjämt kvarstår de komplikationer som sammanhänger med körkortshavarens personliga förhållanden. Problem av sistnämnd art torde t.ex. i icke ringa utsträckning kunna uppkomma vid handläggningen av trafikonykterhetsbrotten. Personer som lagförs för sådana brott har ofta alkoholproblem. Om utredningen i målet visar att vederbörandes pålitlighet i nykterhetshänseende kan ifrågasättas aktualiseras således två återkallelsegrunder, 16 § 1 p. och 5 p. KKL, varav tingsrätten endast kan pröva den förstnämnda. Om tingsrätten bestämmer spärrtiden till exempelvis ett år, kan det inträffa att länsstyrelsen vid prövning av ansökan om körkortstillstånd i stället bestämmer en längre spärrtid under återopande av 16 § 5 p. KKL. Utredningen ger även exempel på andra fall där kompetenskonflikter svårligen kan undvikas, såsom att körkortshavaren visar sig vara allmänt misskötsam eller ha någon kroppslig defekt som gör att körkortsinnehavet kan ifrågasättas.

– – –

I fråga om nackdelarna understryker hovrätten särskilt de olägenheter som sammanhänger med ovan berörda kompetenskonflikter. Både från principiell synpunkt och av hänsyn till den enskilde framstår det som betänkligt att en myndighets beslut i körkortsfrågan kan komma att "omprövas" i skärpande riktning av en annan myndighet. Därtill kommer de närliggande samordningsproblem som uppstår då länsrätt och tingsrätt samtidigt har anledning att ingripa mot en körkortshavare.

1.3.2 *Brottsförebyggande rådet* anser att utredningens farhågor angående kompetenskonflikterna är överdrivna och att de berörda samordningsproblemen borde kunna lösas med tämligen enkla regler.

1.3.3 *Länsstyrelsen i Västmanlands län*: Beträffande de påvisade nackdelarna vill länsstyrelsen särskilt betona att kompetenskonflikter – exemplifierade i avsnitten 6.5.2 och 6.6.3 – mellan länsrätt och tingsrätt är att vänta, liksom samordningsproblem. Överflyttningssalternativet saknar regler om hur sådana skall bemästras. Följande exempel kan tjäna som belysning. En körkortshavare, vars körkortsinnehav är föremål för omprövning på grund av nykterhetsanmärkning, gör sig skyldig till ett ratt-onykterhetsbrott, som handläggs av tingsrätt. Körkortshavaren får då – under förutsättning att överflyttningssalternativet realiserar – sin körkortsfråga anhängig hos länsrätt och tingsrätt samtidigt. Med utredningens förslag att tingsrätt, vid sin prövning av körkortsfrågan, skall vara skyldig att beakta all brottslighet, som kan påverka bedömningen och vid tillfället är känd för tingsrätten, men inte faktorer av typen allmän misskötsamhet kommer varken länsrätten eller tingsrätten att uttömmande pröva körkortsfrågan.

Man kan tänka sig den ordningen att tingsrätten först avgör sitt mål och att länsrättens mål vilar i avvaktan härpå, varefter länsrätten med beaktande av tingsrättens slut avgör sitt mål. Beroende på allvaret i nykterhetsanmärkningen kan körkortshavaren därvid få sin spärrtid förlängd eller kanske en varning ersatt med en återkallelse. Exemplet, som inte speglar en unik situation, visar enligt länsstyrelsens mening för det första att överflyttningssalternativet kräver samordningsregler och för det andra att olägenheter för den enskilde följer med ett system, där både länsrätt och tingsrätt kan komma att pröva körkortsfrågan – och denna alltså inte kommer att avgöras i ett sammanhang; olägenheter, som inte de smidigaste samordningsregler kan komma att eliminera. För länsstyrelsen står det klart att det är väsentligare att körkortsfrågan prövas i sin helhet och avgörs i ett sammanhang än att trafikbrott och körkortsfråga prövas samtidigt.

1.3.4 *Länsdomstolskommittén*: Vi har – – – funnit starka skäl tala för att tingsrätt också bör pröva körkortsfrågan vid upprepade trafikbrott. Häri

ligger emellertid en uppenbar risk för en kollision mellan det straffprocessuella och det administrativa kompetensområdet. Det krävs ett väl utvecklat informationsutbyte mellan länsrätt och tingsrätt för att undanröja samordningsproblem som medför sinsemellan olika bedömningar av samma material.

Enligt körkortsutredningen bör tingsrätt inte få väga in faktorer av typen allmän misskötsamhet eller bristande synförmåga. Vi har i och för sig förståelse för det resonemang som leder utredningen fram till denna ståndpunkt. Vi vill ändå peka på de uppenbara nackdelar som ur den enskildes synpunkt är förenade med att man inte vid ett och samma tillfälle kan ta hänsyn till alla de faktorer som har betydelse för körkortsfrågan. Det torde i praktiken också bli svårt för tingsrätten att avskärma vetenskapen om de nämnda förhållandena rörande den tilltalades person när den gör en samlad bedömning av lämpliga åtgärder.

— — —

Vi kan utan vidare understryka körkortsutredningens uttalande om att det föreligger mycket stora praktiska och lagtekniska problem att lösa i fråga om tingsrätternas befogenhet att förordna om förlängning av spärrtid. Vi har inte gått in i någon närmare prövning av körkortsutredningens förslag. Det kan emellertid redan vid en översiktlig genomgång konstateras att det kan uppstå ur den enskildes synpunkt icke önskvärda effekter genom de föreslagna reglerna. Det torde t. ex. för de flesta körkortshavare vara svårt att förstå att det kan löpa två spärrtider parallellt. Saken förbättras inte av att länsstyrelsen sedan självmant skall ta upp frågan om att bestämma en "tredje spärrtid" som skall motsvara vad som skulle ha blivit resultatet vid en samtidig bedömning. Även objektivt noggranna bedömningar härvidlag kan i den enskildes ögon framstå som utslag av myndighets godtycke.

1.3.5 Länsdomarföreningen: Föreningen vill här särskilt peka på de uppenbara olägenheter det skulle medföra att två olika domstolar, förvaltningsdomstol och allmän domstol, skulle pröva frågor om körkortsingripanden. Det kommer som utredningen anförat att i vissa fall leda till kompetenskonflikter och samordningsproblem, t. ex. om en åtalad lider av sjukdom eller har alkoholproblem som kan påverka hans innehav av körkort. Om tingsrätten dömt för smitning men ansett att någon körkortsåtgärd ej bör vidtas uppkommer frågan om länsrätten vid bestämmandet av körkortsåtgärd på grund av t. ex. vårdslöshet i trafik kan beakta att körkortshavaren tidigare dömts för smitning. Denna fråga synes utredningen inte närmare ha berört. Flera andra exempel kan förutses där en överflyttning kan leda till ohållbara konsekvenser, inte minst vid förhållandet trafiknykterhetsbrott och opålitlighet i nykterhetshänseende. Hur smidigt samordningen än sker kan allvarliga olägenheter aldrig undvikas.

1.3.6 *Föreningen Sveriges åklagare*: Föreningen delar utredningens mening att överflyttning endast bör ske i mål som gäller grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning ävensom i mål rörande rattonykterhet om åtalet ej föregåtts av strafföreläggande. Utredningens förslag i denna del – 39 § överflyttningsalternativet – är dock enligt föreningens mening inte helt godtagbart. Paragrafens utformning innebär nämligen att domstolen får handlägga körkortsfrågan endast för det fall att ansvar ådöms för något av de ovan uppräknade brotten. Man har härvid icke förutsett den situation som kan uppstå om åklagaren yrkar ansvar för grov vårdslöshet i trafik men tingsrätten eller, än värre, överdomstol skulle finna att gärningen bör bedömas som enkel vårdslöshet i trafik. Så som förslaget är utformat måste i sådant fall beslutet i körkortsfrågan övergå till länsrätt trots att ett interimistiskt omhändertagande kanske beslutats av tingsrätt enligt paragrafens andra stycke. Det interimistiska beslutet torde dessutom få hävas i samband med domen. Risker för en komplikation av denna art undanröjs om orden "ansvar ådömes" utbyts mot "åtal väckts". Härigenom skulle allmän domstol få slutföra prövningen av körkortsfrågan i de mål, där domstolen från början varit behörig att pröva frågan. Även andra skäl talar för en sådan lösning. Ett väsentligt skäl är att det skulle vara obilligt mot den tilltalade, som kanske lagt ned möda och kostnader på att i brottmålet utföra sin talan i körkortsdelen, om han tvingades att upprepa samma procedur i länsrätten.

1.4 Snabbare körkortsingripanden

1.4.1 *Riksåklagaren*: En fördel med överflyttning som anses tungt vägan- de är att det snabbare blir avgjort huruvida ett trafikbrott föranleder körkortsåterkallelse eller ej. Förutom att största möjliga snabbhet är eftersträ- vansvärd i och för sig slipper den misstänkte vid en samtidig prövning av straffansvar och körkortsingripande att efter det han fällts till ansvar för trafikbrott sväva i ovisshet om vilken följd trafikbrottet kan få med avse- ende på hans körkortsinnehav. I flertalet av de fall där en överflyttning praktiskt kan ske torde emellertid körkortet ha omhändertagits redan då brottmålet handläggs och den åtalade måste antagas vara införstådd med att körkortet kommer att återkallas om han fälls till ansvar. Till detta kom- mer att även andra brott än trafikbrott kan läggas till grund för körkorts- återkallelse. I sådana fall är ovissheten för den dömda säkerligen än större och ett körkortsingripande i efterhand kommer mer överraskande än när det är fråga om trafikbrott. Enligt min mening bör således nu berörda för- del med en överflyttning inte överbetonas.

1.4.2 *Hovrätten för Västra Sverige*: Fördelarna med en överflyttning hän- för sig främst till de tidsvinster som kan göras i fråga om prövningen av körkortsfrågan. Som utredningen påpekat torde dock genom regler om

förtur förbättringar kunna åstadkommas i detta avseende utan att handläggningen av körkortsmålen överflyttas till de allmänna domstolarna.

1.4.3 *Kammarrätten i Jönköping*: I de fall där körkortsåtgärder skulle kunna överflyttas till allmän domstol – rattfylleri och rattonykterhet, grov vårdslöshet i trafik och möjligen smitning – vållar den dubbla handlägningsordningen normalt inte några problem för den enskilde. Körkortet är nämligen där normalt redan omhändertaget och den enskilde är väl medveten om konsekvenserna för körkortet. De fall där den dubbla handlägningsordningen vållar problem är främst vårdslöshet i trafik, som ej är grov, och andra fall som ofta beivras medelst strafföreläggande eller ordningsbot. Här kommer ibland körkortsåtgärder för den enskilde som en oväntad följd efter det straffrågan är avklarad. Dessa fall kan inte lösas genom några överflyttningsåtgärder eftersom straffrågan normalt inte handläggs vid allmän domstol. Tendensen att förenkla brottmålsförfarandet i riktning mot ökad användning av strafföreläggande och ordningsbot har under senare år varit klar.

1.4.4 *Brottsförebyggande rådet*: Utredningens förslag om snabbare prövning av körkortsfrågan anser BRÅ kunna ge endast marginella effekter. Det är väntetiden mellan den allmänna domstolens dom och länsrättens beslut, som innebär den stora olägenheten.

— — —

Från de synpunkter BRÅ har att beakta vill BRÅ till stöd för överflyttning av körkortsfall till allmän domstol främst åberopa betydelsen av att samhällets samtliga reaktioner på ett brott kommer samtidigt samt att reaktionen kommer *snabbt*. För den enskilde är det mest naturligt, att påföljden för trafikbrott bestäms i ett sammanhang. Körkortsingripande torde allmänt uppfattas som en bestraffning. Dubbla beslut i anledning av trafikbrott uppfattas därför som dubbelbestraffning. Samtidig reaktion har vidare den fördelen att domstolen kan avväga straffrättsliga åtgärder och körkortsingripande mot varandra. BRÅ hänvisar i detta sammanhang till att frågan om förvisning i anledning av brott skall prövas av allmän domstol, medan andra beslut om att utlännning inte äger kvarbli i landet prövas i annan ordning.

— — —

Härutöver skall framhållas att en gemensam handläggning av det straffrättsliga avgörandet och körkortsingripandet måste innebära *kostnadsbesparing* såväl för körkortshavaren som för det allmänna.

1.4.5 *Länsstyrelsen i Skaraborgs län*: Återkallelsetiden av körkort för sådana trafikbrott som prövas av allmän domstol är regelmässigt ganska lång. Den tidsvinst man eventuellt skulle erhålla genom en överflyttning torde med hänsyn härtill knappast ha någon större reell betydelse för körkortshavaren.

1.4.6 *Trafiksäkerhetsutredningen*: Riksdagens beslut i fråga om överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol grundade sig på vad trafikutskottet anfört. Av utskottets utlåtande (TU 1975/76: 28) framgår att – förutom vederbörlig hänsyn till den enskildes rättstrygghet – särskild vikt i sammanhanget bör fästas vid trafiksäkerhetsaspekterna. I detta hänseende pekar utskottet på ett uttalande av statens trafiksäkerhetsverk, där verket tillstyrker en överflyttning av körkortsmål till allmän domstol på grund av den betydelse frågan har från trafiksäkerhetssynpunkt.

Den för trafiksäkerhetsverket avgörande omständigheten var den långa tid som förflöt mellan trafikbrott och körkortsbeslut. Genomsnittlig handläggningstid angavs till fyra månader i brottmålsprocessen och lika lång tid vid länsrätt. Det framstod för trafiksäkerhetsverket som orimligt att trafikankar i många fall inte tas ur trafiken förrän i genomsnitt åtta månader efter det att de visat sin trafikfarlighet. Trafiksäkerhetsutredningen delar i princip den uppfattning som trafiksäkerhetsverket gett uttryck åt. Som framgår av körkortsutredningens redovisning utgörs emellertid de körkortsmål som skulle kunna överflyttas till allmän domstol av den helt dominerande delen av körkortsåterkallelse på grund av trafikonykterhet. Härtill kommer ett begränsat antal körkortsavgöranden vid grov vårdslöshet i trafik och ett okänt antal avgöranden på grund av smitning vid person- eller sakskada. Enligt gällande bestämmelser skall körkort genom beslut av åklagare eller polismyndighet omhändertas om körkortshavare misstänks för trafikonykterhetsbrott, utom i de lindrigaste fallen, eller gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik. På så sätt berövas körkortshavaren i det övervägande antalet här aktuella fall rätten att fortsätta att köra efter det att han dokumenterat sin trafikfarlighet. Härefter återstår så få fall att de enligt TSU:s mening inte kan ha någon avgörande betydelse för frågan om överflyttande av körkortsmål till allmän domstol.

1.4.7 *Länsdomarföreningen*: Största delen av tiden för handläggningen av trafikmålen kan – – – inte hänföras till länsrätten, utan till polismyndighet, åklagare samt de allmänna domstolarna, vilkas dom måste avvaktas innan beslut kan meddelas i körkortsfrågan. Föreningen anser, i likhet med utredningen, att bestämmelser bör utfärdas om förturshandläggning av trafikonykterhetsmål och andra trafikmål där körkortet är interimistiskt återkallat eller kan väntas komma att återkallas. Med hänsyn till de förhållandevis korta spärtrider som efter körkortslagens ikraftträdande tillämpas vid t.ex. lindriga rattonykterhetsbrott, är det särskilt viktigt att dom föreligger så snart som möjligt i de fall där körkortet omhändertagits i samband med brottet. Det förekommer nu ibland att den spärtheid som bör bestämmas för brottet redan gått till ända då lagakraftvunnen dom föreligger och länsrätten kan besluta i körkortsfrågan. Körkortshavaren blir på så sätt fråntagen rätten att föra körkortspliktigt fordon längre tid än det begångna brottet motiverar och på grund av omständigheter som han

själv inte råder över. Detta kan inte accepteras ur rättssäkerhetssynpunkt. Länsrätternas egen handläggningstid bör dock också enligt föreningens mening förkortas. Detta kan ske genom att länsrätterna får ökade personella resurser i samband med att reformen om utbrytning av länsrätterna ur länsstyrelserna genomförs. Fördelarna med en överflyttning av vissa körkortsmål är således enligt föreningens mening mycket små.

1.4.8 *Statsanställdas förbund*: Förbundet anser att handläggningstiden för körkortsmål med nuvarande system är alltför lång. Dessutom anser vi det som en avgörande nackdel att körkortsfrågan i dag i många fall avgörs flera månader efter det att dom fallit i ansvarsfrågan. Förbundets inställning är således den, att ansvarsfrågan och körkortsfrågan måste prövas i ett sammanhang och vid samma tidpunkt, samt att den totala handläggningstiden för trafikbrott måste förkortas.

1.4.9 *Svenska arbetsgivareföreningen*: Det är enligt föreningens mening av största intresse att handläggningstiderna vid prövning av körkortsingripanden blir så korta som möjligt. Såsom utredningen funnit erhålls en snabbare prövning av körkortsfrågan vid en överflyttning till allmän domstol av vissa körkortsmål. Detta följer av att domen i trafikmålet i annat fall måste avvaktas innan slutligt beslut kan fattas i körkortsfrågan. Denna möjlighet att nedbringa handläggningstiderna anser föreningen vara ett starkt vägande skäl för en överflyttning till allmän domstol.

1.4.10 *Sveriges advokatsamfund*: Genom att allmänna domstolar handlägger körkortsfrågor undviks även den tidsutdräkt som nu kan förekomma innan körkortsinnehavaren får slutgiltigt besked i körkortsärendet. Väntetiden innan visshet erhålls upplevs mycket pressande av många körkortsinnehavare. Inte så få körkortsinnehavare är därjämte överraskade när länsrätten avhör sig eftersom man utgår från att ärendena är sluthandlagda när domstolen meddelat dom. I de fall då körkortsingripanden är befogade förefaller det även rimligt att sådana görs så kort tid som möjligt efter det att förseelsen begåtts. Med den nuvarande ordningen kan det dröja lång tid innan allmän domstol gör sin bedömning i ansvarsdelen och därefter ytterligare lång tid innan länsrätten bedömer körkortsinnehavet.

— — —

Inte så sällan förekommer det i vissa allmänna domstolar att väntetiderna på trafikmålshuvudförhandlingar är långa — även i de mål där körkort interimistiskt återkallats. Därest de allmänna domstolarna har att även handlägga körkortsfrågor, torde sådana trafikmål där körkortsingripanden kan påräknas snabbare utsättas till huvudförhandling och därmed eventuella ingripanden också verkställas snabbare. Detta förefaller ur såväl rimlighets- som säkerhetssynpunkt vara att föredra.

1.5 Andra för- eller nackdelar med en överflyttning

1.5.1 Riksåklagaren: Ett körkortsingripande i anledning av brott är teoretiskt att betrakta som en särskild rättsverkan av brott. Grundläggande för prövningen av frågan om körkortsinnehav måste emellertid vara trafiksäkerhetssynpunkter. För en sådan prövning krävs en mera ingående personutredning än den som i allmänhet är tillgänglig i mål om trafikbrott vid allmän domstol. Mera sällan görs personundersökning i sådana mål och där det förekommer inriktas den på frågan om påföljdsval. En överflyttning av körkortsingripanden till allmän domstol skulle därför fordra att särskild personutredning gjordes i sådana mål i betydligt större utsträckning än vad som nu sker. Detta betyder en ytterligare belastning på domstolarna.

I sammanhanget må slutligen följande framhållas beträffande en ordning med påverkansregel. Det ter sig vid första påseende naturligt att en sådan regel bör finnas och att den leder till ett riktigt och rimligt resultat. Det torde för övrigt förhålla sig så, att straffmätningen kommer att påverkas av ställningstagandet i körkortsfrågan oavsett om någon uttrycklig påverkansregel införs eller ej. En påverkansregel som inte är knuten till all körkortsindragning som sker i anledning av brott är emellertid olämplig. Man kan nämligen med rätta fråga sig varför den som råkar få sin körkortsfråga prövad i samband med brottmål skall komma lindrigare undan i straffmätningshänseende än den som får körkortsfrågan prövad i annan ordning.

1.5.2 Hovrätten för Västra Sverige: I det stora flertalet mål som kan komma i fråga vid en överflyttning, nämligen rattfylleri- och rattonykterhetsmålen, är ansvarsfrågan i regel mycket okomplicerad. Detta torde även gälla körkortsfrågan. Fördelen med ökad muntlighet och en samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågan skulle därför för dessa mål vara av begränsat värde. I fråga om den s. k. påverkansregeln framhåller utredningen vidare att denna inte torde medge att minimistraflet underskrids. Med hänsyn härtill och till rådande förhållandevis väl utbildad påföljdspraxis, även vad beträffar bötesmålen, blir utrymmet litet för att vid straffmätningen ta hänsyn till ett beslut om återkallelse.

1.5.3 Brottsförebyggande rådet: BRÅ vill först beröra vad utredningen anför under 7.2.2 beträffande ev. fördelar med ökad muntlighet och omedelbarhet. Utredningen diskuterar i olika sammanhang på s. 125 innebörden av tilläggsdirektiven, såvitt gäller prövningen av körkortsfrågan i gruppen mål angående vårdslöshet i trafik. Utredningen kommer till den slutsatsen att överflyttning överhuvud inte satts i fråga beträffande de av dessa mål, där en prövning av körkortsfrågan är mest angelägen enligt principen om muntlighet och omedelbarhet.

BRÅ kan inte ansluta sig till denna uppfattning. Utredningen redovisar

inte något statistiskt material angående vilka brott som åtalas som vårdslöshet i trafik. Det kan enligt BRÅ:s mening finnas fog för antagande att med nuvarande åtalspraxis åtal för vårdslöshet i trafik oftast torde avse sådan bristande omsorg och varsamhet, som består i körning mot rött ljus, allvarlig hastighetsöverträdelse, underlåtenhet att stanna före färd in på huvudled, förande av fordon i uttröttat tillstånd, påkörning av fotgängare på övergångsställe, trafikfarlig omkörning eller förande av bristfälligt fordon. Nu uppräknade beteenden utgör exempel på vad som avses med "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott". Beträffande sådana brott skall överflyttning övervägas enligt tilläggsdirektiven. Följaktligen torde tilläggsdirektiven utesluta från överflyttning endast en mindre del av gruppen mål angående vårdslöshet i trafik. Denna del avser beteenden som från trafiksäkerhetssynpunkt är mindre allvarliga och där körkortsprövningen torde vara mindre beroende av muntlighet och omedelbarhet.

Utredningen argumenterar vidare mot uppfattningen att samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågan skulle innebära fördel som bör tillmätas betydelse i överflyttningsfrågan. Utredningen syftar här på det förhållandet att domstolen kan avväga den straffrättsliga påföljden och körkortsingripandet mot varandra, och utredningen menar, att utrymmet för jämkning av straffet av olika skäl kommer att bli litet. Enligt BRÅ:s mening underskattar utredningen betydelsen av jämningsmöjligheten. BRÅ:s främsta invändning mot utredningens argumentering är emellertid, att utredningen underlåtit att bedöma värdet av den samtidiga prövningen av ansvars- och körkortsfrågan ur ett vidare perspektiv.

— — —

Slutligen åberopar utredningen, att en överflyttning kommer att medföra minskad enhetlighet i bedömningarna samt vissa kompetenskonflikter. BRÅ menar, att utredningens farhågor är överdrivna. För en stor del av målen kommer schablonregler att kunna tillämpas. I andra mål måste man liksom hittills ta hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet.

1.5.4 *Länsdomstolskommitten:* Körkortsutredningens förslag att införa en s. k. påverkansregel har stor principiell betydelse för hur man över huvud taget skall se på ansvarsfrågorna vid trafikbrott och de körkortsfrågor som kan uppkomma på grund av sådana brott. Vi har inte sett det som vår uppgift att närmare gå in på detta område. Vi kan emellertid inte underlåta att påpeka den betydelse som en påverkansregel i enlighet med utredningens förslag kan få i framtiden för rättstillämpningen i allvarigare trafikbrott. För dessa brott har det utvecklats en alltmer enhetlig rättstillämpning både i fråga om det straffrättsliga bedömandet och i fråga om körkortsingripandet. Vi vill här endast fästa uppmärksamheten på den avvägning som måste göras mellan å ena sidan det obestridliga värdet av en samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågorna och å andra sidan risken för att man tappar greppet om en enhetlig rättstillämpning.

1.5.5 *Föreningen Sveriges polischefer* (genom föreningens sektion för Södra Norrland): En särskild nackdel är den minskade enhetlighet i bedömningarna som kan väntas bli följden av en överflyttning. Vid sidan av ett 25-tal förvaltningsdomstolar (inklusive högre instanser) får man – som utredningen påvisar – 100 tingsrätter, 6 hovrätter och 1 högsta domstol; detta måste anses vara ett steg tillbaka i rättssäkerhetskänslan.

1.5.6 *Föreningen Sveriges statsåklagare*: Särskilt betänkligt skulle som utredningen anför vara om körkortsingripandena på grund av trafikbrottslighet kommer att uppdelas mellan länsrätten och tingsrätten med respektive överinstanser. Detta skulle leda till en bristande enhetlighet i bedömningarna och till en vacklande prejudikatbildning. Även övriga av utredningen sammanfattningsvis under 7.2.2 anförda nackdelar av en överflyttning är beaktansvärda. Enligt trafikuskottets uppfattning tillvaratas den enskildes rättstrygghet och tillgodoses bäst om frågan om körkortsingripande – vid vissa trafikbrott – överflyttas till de allmänna domstolarna där förfarandet vilar på principerna om omedelbarhet och muntlighet. I likhet med utredningen – – ställer sig statsåklagarföreningen skeptisk till denna uppfattning. Redan skedd utveckling av förfarandet i länsrätterna och väntad ytterligare utjämning av skillnaderna mellan förfarandet i förvaltningsdomstol och allmän domstol verkar i samband med flera andra faktorer för en allt större rättssäkerhet och administrativa domstolarnas handläggning.

1.5.7 *Föreningen Sveriges åklagare*: De tyngsta argumenten mot överflyttning av körkortsmål till de allmänna domstolarna är enligt föreningens mening dels den minskade enhetlighet i bedömningarna som måste bli följden av att antalet domstolar som behandlar körkortsmål väsentligt ökar och dels att körkortsfrågorna som regel är mycket okomplicerade i den stora grupp av körkortsmål – rattfylleri- och rattonykterhetsfallen – som kan komma i fråga för en överflyttning.

– – –

Utredningen har föreslagit att vid bestämmande av påföljd för brott som föranlett beslut om spärrtid skall beaktas det men föraren lider genom beslutet. Förslaget har upptagits i 21e § i överflyttningsalternativet. Enligt föreningens mening är förslaget tveksamt ur rättvisesynpunkt. Endast domstol, som samtidigt bedömer både ansvars- och körkortsfrågan, kan beakta det men som beslut om spärrtid innebär. I mål om ansvar för brott beträffande vilka körkortsfrågan skall avgöras av länsrätt kan motsvarande hänsyn icke tas trots att det ofta förekommer att länsrätt beslutar om spärrtid efter dom på sådant brott. Det är här inte alltid fråga om bötesbrott av en storlek som inte tillåter jämkning med hänsyn till körkortsfrågan. Fängelsedomar för narkotikabrott och vissa våldsbrott medför i praxis ofta beslut om spärrtid utan att domstolen får möjlighet att göra en

avvägning av föreslagen art. Dessutom kommer den föreslagna bestämmelsen att få ringa praktisk betydelse. Straffmätningen i de aktuella målen, där rattfylleri är den helt dominerande gruppen, är nämligen ytterst schablonmässig och ligger på en så låg nivå att, när straffminimum icke får underskridas, något utrymme knappast finns för att tillämpa bestämmelsen. Antalet fall, där den föreslagna bestämmelsen kan tillämpas, torde sålunda bli mycket begränsat. Föreningen är på angivna skäl närmast benägen att avstyrka förslaget i denna del.

1.5.8 Länsdomarföreningen: En av fördelarna med att låta allmän domstol pröva körkortsfrågan skulle vara att man därmed kunde tillgodogöra sig de fördelar för rättssäkerheten som ligger i principerna om muntlighet och omedelbarhet. Det är förvisso riktigt att muntlig förhandling i dagsläget i länsrätten förekommer mindre ofta sett i relation till antalet körkorts-mål. Nya körkorts-lagen har emellertid medfört en viss ökning under senare tid av antalet muntliga förhandlingar och utveckling mot en ytterligare ökning kan väntas. Föreningen delar utredningens uppfattning att muntlig förhandling är av begränsat värde i rattfylleri- och rattonykterhetsmålen, som är den stora gruppen bland de mål som skulle kunna överflyttas till allmän domstol. Dessa mål är oftast okomplicerade och en muntlig förhandling kan erfarenhetsmässigt sällan påverka bedömningen i körkorts-frågan.

En samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågan sägs vara en annan fördel med en överflyttning till allmän domstol. Föreningen vill starkt betona att körkortsåtgärden är en trafiksäkerhetsåtgärd och inte en straffliknande åtgärd och att körkortsåtgärden uteslutande bör bedömas efter körkortshavarens trafikfarliga beteende vilket har mycket litet med utmätandet av straffet för regelöverträdelsen att göra. Det torde bli svårt för den allmänna domstolen att med nuvarande straffskala för trafikbrott göra en avvägning mellan körkortsingripandet och den straffrättsliga påföljden, med hänsyn till att domstolen vid bestämmandet av straffet måste beakta även allmänpreventiva synpunkter, medan den vid bestämmandet av körkortsåtgärden skall göra en individualiserad och nyanserad bedömning.

— — —

Vid en överflyttning av vissa grupper av körkorts-mål till allmän domstol skulle också risken öka för en alltför stor oenlighet av praxis genom att antalet domstolar som då skulle handlägga körkorts-mål skulle bli fem gånger så många som nu. I förarbetena till den nya körkorts-lagstiftningen framhålls vikten av en likartad praxis i körkorts-målen och föreningens medlemmar har stor erfarenhet av hur noga körkortshavarna följer länsrätternas praxis.

1.5.9 Svenska arbetsgivareföreningen: Föreningen vill — — ge större betydelse än vad utredningen synes göra åt framför allt den fördel som be-

står i en samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågan. Såväl från allmänna rättsliga utgångspunkter som ur den enskilde körkortsinnehavarens synpunkt måste det anses vara ett betydande intresse att frågorna om ansvar för trafikbrott och körkortsingripande handläggs i ett sammanhang. Det direkta sambandet mellan trafikbrottsligheten och körkortsåtgärden utgör ett starkt motiv för en gemensam handläggning och samtidig bedömning. Förutom att en sådan ordning är naturlig i sig skapas förutsättningar för en mera allsidig bedömning i körkortsfrågan. I sammanhanget bör även framhållas de värden som är förbundna med de grundläggande principerna om muntlighet och omedelbarhet som gäller för processen vid allmän domstol. Utredningsaspekter och rättssäkerhetsintressen i övrigt kan bättre tillgodoses vid en överflyttning till allmän domstol av de körkortsfall som avses i utredningen. Genom en samtidig bedömning öppnas också en möjlighet för domstolen att låta körkortsingripandet påverka den straffrättsliga påföljden.

1.5.10 *Sveriges advokatsamfund*: Genom att låta allmän domstol pröva även körkortsfrågan kan man tillgodogöra sig de fördelar för rättssäkerheten som ligger i principerna om muntlighet och omedelbarhet. Förfarandet i länsrätterna är förhållandevis sällan muntligt. Väsentliga nyanser i bl. a. vittnesmål avgivna inför allmän domstol torde knappast kunna beaktas vid bedömningen i länsrätterna. Helhetsbedömningen av den brottslighet biföraren gjort sig skyldig till och därmed även bedömningen av dennes lämplighet att fortsättningsvis betros med körkort blir därmed lättare att göra för allmän domstol. Genom att de allmänna domstolarna även handlägger frågor om körkortsingripanden i samband med handläggningen av brottmålet undviks dualismen i det nuvarande förfarandet, där ansvarsdelen handläggs av allmän domstol och körkortsfrågorna av länsrätt. Även processekonomiska skäl talar för en handläggning av körkortsingripanden i samband med brottmålsprocessen.

Vet den tilltalade om att även körkortsfrågorna kommer att handläggas av allmän domstol, är det också sannolikt att han i betydligt större utsträckning än f.n. föranstaltar om sådan bevisning som kan vara av direkt betydelse i körkortsfrågan och som kanske nu inte anses nödvändig att förebringa.

— — —

Därtill kommer att domstolarna oftast har tillgång till sådan personutredning som är av betydelse vid bedömning i körkortsärendet. Saknas sådan utredning, har också de allmänna domstolarna möjligheter att snabbt införskaffa denna utredning.

— — —

Körkortsingripanden kan inte minst för den som i sin yrkesutövning är beroende av körkortet vara en i sig kännbar påföljd. Det förefaller därför rimligt att de allmänna domstolarna har möjligheter att vid det straffrättsli-

ga påföljdsvalet kunna beakta körkortsingripandets speciella betydelse i det särskilda fallet.

1.5.11 *Sveriges domareförbund*: Inledningsvis vill förbundet erinra om de olägenheter i det nuvarande systemet som det är angeläget att komma till rätta med. En av dessa är en följd av att länsrätten i allmänhet har ett sämre underlag än tingsrätten för prövningen av körkortsfrågan i de fall då körkortsingripande ifrågasätts på grund av en enstaka trafikförseelse. Förfarandet i tingsrätt bygger nämligen i större utsträckning än vad som är och kan förväntas bli fallet i länsrätt på muntlighet och omedelbarhet. Rättssäkerhetsskäl talar alltså för att frågan om körkortsingripande prövas på grundval av den utredning som förebringas i tingsrätten. Vidare innebär den omständigheten att körkortsfrågan prövas först sedan ansvarsdelen avgjorts att körkortsingripandet inte kan beaktas när straffet bestäms. En samtidig bedömning ger bättre möjligheter att avväga den samlade påföljden på ett riktigt sätt. Slutligen medför det nuvarande systemet att den enskilde först i efterhand får veta vad den straffrättsliga bedömningen av förseelsen får för konsekvenser för körkortsinnehavet. Detta upplevs av allmänheten som stötande och har kritiserats under många år.

1.6 Synpunkter på utredningens förslag till handläggningsordning vid en överflyttning

1.6.1 *Riksåklagaren*: Beträffande frågan om vilka brott överflyttningen skulle gälla har jag en från körkortsutredningen avvikande uppfattning när det gäller rattonykterhet. Strafföreläggande tillämpas i mycket begränsad utsträckning för detta slag av brott och huvudsakligen då fråga är om mopedkörning av icke körkortshavare. En överflyttning utan inskränkning även när det gäller detta brott skulle därför inte medföra några större förluster från rationell handläggningssynpunkt. Körkortsutredningens förslag till lösning beträffande detta brott, varigenom det i viss mån skulle ligga i åklagarens avgörande var körkortsfrågan skulle prövas, är enligt min mening inte lyckad. Jag vill särskilt peka på att utredningens förslag i detta hänseende inte går att förena med dess förslag att beslut om omhändertagande av körkort skulle prövas av allmän domstol i överflyttningsfallen. När fråga om sådan prövning uppkommer i fall som rör rattonykterhet kan det förhålla sig så att åklagaren ännu inte bestämt sig för om han skall använda strafföreläggande eller åtala. Vad som är rätt forum för prövning- en är således i en sådan situation en öppen fråga.

Jag avstyrker att åklagaren åläggs att ta befattning med verkställighet av beslut rörande körkort. Som hittills bör sådana åtgärder handhas av länsstyrelse.

1.6.2 *Domstolsverket*: För de körkortsmål som enligt utredningens överflyttningssalternativ skall handläggas vid allmän domstol föreslås ett inför-

ande av en påverkansregel. Den straffrättsliga påföljden för trafikbrottet skall avvägas mot det beslutade körkortsingripandet. Domstolsverket, som inte har någon erinran mot införandet av en påverkansregel, ifrågasätter dock huruvida inte omröstningsreglerna i 29 kap. rättegångsbalken i så fall måste revideras.

Utredningen har föreslagit att tingsrätt senast på fjärde dagen efter det hemställan kommit in till rätten om omprövning av omhändertagande av körkort skall avgöra om omhändertagandet skall bestå eller ej. Huruvida denna prövning är tänkt att föregås av muntlig förhandling har inte angetts. För att prövningen skall bli meningsfull torde förhandling krävas i åtskilliga fall. Det torde emellertid många gånger vara omöjligt att hinna införskaffa nödvändig personutredning m. m. samt delge körkortshavaren kallelse till en sådan förhandling. Att föreskriva samma snäva tidsfrist för omprövning av omhändertagande av körkort som för prövning av häktningssamtällning förefaller således väl drastiskt. I vart fall bör tidsfristen vara längre när omprövningsfrågan kräver förhandling.

1.6.3 Hovrätten för Västra Sverige: För överflyttningsfallen har utredningen lämnat förslag till hur handläggningen vid allmän domstol närmare bör utformas. Hovrätten har i och för sig ingen erinran mot utredningens uppfattning i fråga om att införa en s. k. påverkansregel och i fråga om den processuella regleringen. Hovrätten delar vidare utredningens förslag att allmän domstol i överflyttningsfallen även bör meddela interimistiska beslut samt pröva frågor angående förlängning av spärrtid. I utredningen har inte särskilt berörts om den s. k. påverkansregeln även skall tillämpas då allmän domstol funnit att förlängning av tidigare meddelad spärrtid bör ske. Även om utrymmet för att tillämpa nämnda bestämmelse i praktiken kommer att bli litet, kan dock ifrågasättas om det i förevarande avseende finns anledning att göra någon principiell åtskillnad mellan beslut om spärrtid i anledning av återkallelse och beslut om förlängning av sådan tid.

1.6.4 Länsstyrelsernas organisationsnämnd: Skulle — — — en överflyttning anses nödvändig till följd av riksdagens ställningstagande år 1976 tillstyrker LON utredningens förslag för detta alternativ. LON vill dock ifrågasätta om det beträffande rattonykterhetsfallen är ofrånkomligt att göra undantag för de fall där stämning föregåtts av strafföreläggande som inte godkänts. Skälen för att ha en och samma ordning vid samtliga rattonykterhetsbrott kan anses överväga de i och för sig betydelsefulla synpunkter som utredningen anför.

1.6.5 Länsdomstolskommittén: En överflyttning av körkortsmål från länsrätt till tingsrätt bör enligt vår mening också innefatta de interimistiska besluten i dessa mål för att undvika kompetenskonflikter. Vi fäster därvid avgörande vikt vid att det ur den enskildes synpunkt måste framstå som svårförståeligt att två olika domstolar handlägger samma körkortsärende.

1.6.6 *Föreningen Jurister vid Sveriges allmänna advokatbyråer*: Därest allmän domstol skulle få pröva körkortsfrågan vid vissa grövre trafikbrott, torde körkortsinnehavaren mestadels vara berättigad till att erhålla offentlig försvarare i brottmålet. För dessa fall bör det dock klart uttalas att körkortsprövningen utgör en särskild anledning för förordnande av offentlig försvarare.

1.6.7 *Föreningen Sverigs polischefer* (genom föreningens sektion för Södra Norrland): En fråga som kan bli svår att lösa rent praktiskt är den, hurvida allmän domstol också skall besluta om *förlängning av spärrtid*. Att starka skäl talar för att samma myndighet prövar både frågan om återkallelse och frågan om spärrtidens längd anser jag vara fullt klarlagt, men komplikationer av både praktiska och lagtekniska slag måste med nödvändighet uppstå för det fall allmän domstol även skall besluta om förlängning av spärrtider. Utredningen skisserar flera av de svårbemästrade problem, som kan uppstå och finner egentligen ingen riktigt tilltalande lösning. Men om man nu skall försöka hålla en konsekvent linje i överflyttningsfrågan bör dock enligt min mening allmän domstol pröva frågor rörande förlängning av spärrtid i fall som anges i 21 § 2 och 3 st KKL.

1.6.8 *Föreningen Sveriges åklagare*: Införs den ordningen att allmän domstol skall besluta i körkortsfrågan i vissa fall bör föreskrivas – i författning eller i av riksåklagaren utfärdad anvisning – att åklagarens yrkande i körkortsfrågan skall framgå av stämningsansökan.

När det gäller frågan vilka omständigheter som allmän domstol får beakta vid prövningen av körkortsfrågan har utredningen kommit fram till att domstolen skall vara skyldig att beakta all den brottslighet – trafikbrottslighet eller annan – som kan påverka körkortsfrågan och som vid prövningen är känd för tingsrätten. I denna brottslighet bör därvid inräknas även den brottslighet, som samtidigt är föremål för rättens prövning i ansvarsfrågan. Domstolen bör däremot enligt utredningens mening inte få väga in faktorer av typen allmän misskötsamhet eller bristande synförmåga i bedömningen. Enligt föreningens mening bör domstolen få pröva körkortsfrågan utan några begränsningar. Motsatsen skulle av allmänheten lätt uppfattas som ett utslag av byråkrati. Dessutom skulle det praktiskt sett vara till förfång för den tilltalade, ur både tids- och kostnadssynpunkt, att inte få körkortsfrågan slutligt prövad i samband med brottmålets avgörande. Det torde slutligen inte kunna bestridas att allmän domstol, om den får möjlighet att infordra läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov, äger tillräcklig kompetens för bedömning av de frågor det här gäller. Föreningen föreslår sålunda att en sådan allsidig prövning blir möjlig.

1.6.9 *LO*: Det är inte alltid självklart, enligt LO:s mening, att en påverkanregel får den utformning och innebörd, som utredningen tänker sig. I

överbägendena om den prioritering, som skall ske mellan trafiksäkerhetsaspekter och trafikbrottspåföljder, saknas en viktig diskussion om körkortshavarens ställning. Trafiksäkerhetsaspekten är viktig och det får i och för sig ställas högre krav på körkortshavare i den yrkesmässiga trafiken. Å andra sidan måste vägas in den betydligt allvarigare konsekvens ett körkortsingripande får för en i yrkesmässig trafik sysselsatt körkortsinnehavare jämfört med andra. Den förra kategorin är för sin försörjning på ett helt annat sätt beroende av ett körkortsinnehav. LO menar för sin del att ett mera nyanserat betraktelsesätt bör anläggas på detta problem. Det avgörande för ett körkortsingripande måste vara vilka slutsatser som kan dras för framtiden om körkortsinnehavarens lämplighet. Bedömningen bör inte så mycket inriktas på den enstaka händelsen utan mera grunda sig på en samlad bedömning av de omständigheter som föreligger.

1.6.10 *Sveriges domareförbund*: Innan förbundet lämnar överflyttningsfrågan och därmed sammanhängande spörsmål, vill förbundet beröra vad utredningen (s. 126) anført om att "ett beaktande av utgången i körkortsfrågan ej torde kunna tillåtas leda till att straffminimum för trafikbrottet underskrids". Förbundet delar ej denna uppfattning utan vill förorda att möjlighet skapas för domstolen att sammanväga påföljden för brottet och körkortsingripandet.

2 Pricksystem

Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i denna del ansluter sig till utredningens slutsats att det saknas tillräckliga skäl för att införa ett pricksystem i Sverige.

2.1 *Riksåklagaren*: Den ökade information till körkortshavare som systemet måhända innebär synes — — — kunna åstadkommas på annat sätt bl. a. genom att vid varje registrering i körkortsregistret den berörde underrättas om vilka aktuella belastningar som är registrerade på honom. Jag ställer mig dock inte avvisande till den form av internt pricksystem, som utredningen något berör och som endast skulle tjäna som ett hjälpmedel vid urvalet av de fall där frågan om körkortsingripande närmare borde övervägas. Detta skulle förutom att det underlättade urvalet kunna bidra till en enhetligare praxis i körkortsfrågor.

2.2 *Kammarrätten i Jönköping*: Systemet är så trubbigt att det inte är lämpligt ur rättssäkerhetssynpunkt. Som utredningen anført bör dock viss automatik eftersträvas för urval av de förare som bör vara föremål för körkortsomprövning. Detta kan ske om information om trafikbrottslighet på lämpligt sätt styrs till körkortsmyndigheten.

2.3 *Rikspolisstyrelsen*: Systemet med prickbelastning framstår inte såsom ett verkningsfullt medel i syfte att höja trafiksäkerheten eller förstärka känslan för denna hos körkortshavare.

2.4 *Länsstyrelsen i Stockholms län*: De fördelar som ett pricksystem skulle medföra är huvudsakligen att vissa rationaliseringsvinster kunde göras i fråga om det uppgiftslämnande till länsstyrelserna som ligger till grund för körkortsingripandena samt en viss pedagogisk effekt. Dessa fördelar synes kunna uppnås genom enklare medel. Dels kan urvalet av den hos rikspolisstyrelsen lagrade informationen om trafikbrottslighet ske med utnyttjande av ADB-teknik, dels kan den eventuella pedagogiska effekten av ett pricksystem vinnas genom ökad information till körkortshavarna på annat sätt t. ex. i form av underrättelse till körkortshavaren i samband med registrering av belastningsdata i det centrala körkortsregistret. Förslag om ett sådant underrättelseförfarande har tidigare framförts av länsstyrelsen i yttrandet över trafikmålskommitténs betänkande "Rätten till ratten".

2.5 *Länsstyrelsen i Hallands län*: Länsstyrelsen har konstaterat att praxis i körkortsmålen skärpts väsentligt sedan den 1 januari 1978, varför åtgärder – för den typ av förseelser som avsågs att fångas upp av pricksystemet – normalt sätts in efter två förseelser. Något större utrymme för ett pricksystem finns därför inte.

2.6 *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*: Länsstyrelsen har i yttrande den 20 maj 1974 över trafikmålskommitténs betänkande uttalat att med tanke på det stora antal trafikbrott och trafikförseelser av olika slag som för närvarande registreras behövs ytterligare former för uppspårande av de trafikfarliga förarna och att ett pricksystem härvidlag borde vara av stort värde. Länsstyrelsen tillstyrkte då att pricksystem infördes. Resultatet av den ytterligare utredning som nu företagits i frågan gör att länsstyrelsen ställer sig tveksam till att införa pricksystem i Sverige. Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning om att de rationaliserings- och effektivitetsvinster som kan uppnås vid införande av pricksystem bör kunna vinnas med hjälp av ADB-teknik.

2.7 *Länsstyrelsen i Skaraborgs län*: Ett sådant system skulle enligt länsstyrelsens mening ej ge möjlighet till en nyanserad bedömning av vederbörande körkortshavares lämplighet att inneha körkort. En i och för sig ådagalagd obetydlig vårdslöshet kan visa betydande brister i körförmåga och omdöme. Möjligheterna att på ett tidigt stadium inskrida mot sådana förare torde vid införandet av ett pricksystem bli tämligen begränsade. Där emot skulle det vara värdefullt om centrala anvisningar kunde meddelas angående hur trafikförseelser av någorlunda likartad beskaffenhet bör be-

dömas. Härigenom kunde man lättare erhålla en så likartad praxis som möjligt men som ändå medger en individuell bedömning.

2.8 Länsstyrelsen i Västmanlands län: Mot ett pricksystem talar, bortsett från att flertalet av de av kommittén angivna fördelarna inte tycks föreligga, att ett sådant system svårigen tillåter en individualiserad och nyanserad bedömning av varje körkortsinnehavare.

Ett pricksystem ger emellertid vissa rationaliseringsvinster, när det gäller att välja ut förare, som kan bli föremål för körkortsåtgärd. Länsstyrelsen vill peka på att det är angeläget att på något sätt få en rationalisering till stånd härvidlag.

2.9 Trafiksäkerhetsutredningen: TSU anser att körkortsutredningen be-lyst för- och nackdelar med ett pricksystem på ett förtjänstfullt sätt. En av körkortsutredningens slutsatser är att ett införande av ett pricksystem inte kan förväntas ha några märkbara effekter på trafiksäkerheten. TSU delar denna uppfattning och körkortsutredningens slutsats att det inte finns tillräckliga skäl att införa ett pricksystem i Sverige.

2.10 LO: Bortsett från de skäl, som utredningen själv omtalar, vill LO framhålla, att det nödvändigtvis inte alltid behöver vara så att prickbelastningen avspeglar körkortsinnehavarens lämplighet och omdöme. I den yrkesmässiga trafiken är förarna även beroende av att åkaren/arbetsgivaren fullgör sina åligganden beträffande fordon och övriga med vägtrafiken sammanhängande regler. Från denna utgångspunkt utgör ett pricksystem ett mindre bra urvalsinstrument för bedömning av en förares lämplighet och omdöme. LO instämmer därför i utredningens slutsats att ett pricksystem inte bör införas för närvarande. Om ett sådant i alla fall skulle bli aktuellt, vill LO understryka, att den individuella prövning som i dag görs vid körkortsingripanden inte får försvinna. Att de uppgifter som kommer att lagras inom ramen för ett pricksystem inte får vara allmänt åtkomliga, anser LO vara självklart.

2.11 Länsdomarföreningen: Ett pricksystem ger — — — vissa rationaliseringsvinster. Genomgång och utsortering av det mycket stora antalet registreringar, som kommer in till länsstyrelserna, sker f. n. manuellt och kräver förhållandevis stor arbetsinsats av kvalificerad art. En utgallring på maskinell väg med en undre gräns vid vilken den lagrade informationen om trafikbrottslighet skall anmälas till körkortsmyndigheten skulle vara av stort värde. Om detta sker i pricksystemets form skulle man därjämte vinna den fördelen att den grundläggande värderingen från trafiksäkerhets- och körkortssynpunkt av de olika förseelserna blev enhetlig. Vidare skulle häri ligga ett visst informationsvärde för körkortshavarna. Med hänsyn till de svårigheter, som är förknippade med att utforma ett riktigt

och rättvist pricksystem, talar dock övervägande skäl för att en maskinell utgallring sker på annat sätt än genom att gradera de olika trafikbrotten med prickar.

2.12 Motorförarnas helnykterhetsförbund: MHF har tidigare givit uttryck för en positiv inställning till tanken på ett pricksystem. Även om vi fann det av trafikmålskommittén skisserade systemet vara ohållbart, uttalade förbundet att ett rätt utformat pricksystem kunde ha ett visst pedagogiskt värde som medel att enkelt och klart informera trafikanterna om samhällets bedömning av deras felhandlingar. Därför förordades att frågan skulle ytterligare utredas. Efter den nu gjorda utredningen är MHF berett att tills vidare avskriva frågan om införande av ett pricksystem i vårt land.

2.13 Motormännens riksförbund: Med hänsyn till de erfarenheter som utredningen vunnit genom studier av olika system av detta slag samt med tanke på att risk föreligger för att ett sådant system lätt kan uppfattas som alltför stelbent, ävensom med beaktande av att utredningen föreslår ett införande av en s. k. självständig varning eller erinran, är M av den uppfattningen att det för närvarande inte finns anledning att införa ett pricksystem i Sverige.

2.14 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande: NTF anser – – – att ett pricksystem inte nu bör införas i Sverige utan att man först skall pröva de andra vägar utredningen anvisar. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att man förbättrar urvalet av de körkortshavare, som eventuellt bör bli föremål för någon körkortsåtgärd.

2.15 Svenska arbetsgivareföreningen: Det är osäkert om de fördelar som typiskt sett kan finnas med ett pricksystem har någon relevans vid ett införande av ett sådant system i vårt land med den här rådande, relativt stränga, synen på frågor om körkortsingripanden. Vidare kan ifrågasättas om pricksystemet ger några fördelar i fråga om pedagogiska effekter, trafiksäkerhetseffekter i stort eller ökad rättssäkerhet eller om andra positiva effekter står att vinna med systemet. I vart fall torde fördelarna med systemet kunna tillmätas en relativt liten betydelse. Införandet av ett pricksystem skulle enligt föreningens mening inte bara vara något av en överloppsgärning. Ett sådant system skulle även, vilket också utredningen antytt, kunna ge negativa effekter.

2.16 Svenska transportarbetareförbundet ifrågasätter det rimliga i att tillämpa samma pricksystem för förare i yrkes mässig trafik som för "söndagsbilister". Förbundet anser att trafikpolisens personella resurser måste förstärkas för att öka upptäcktsrisken vid trafikbrott – den från preventiv synpunkt mest betydelsefulla faktorn.

3 Förbättringar i den nuvarande handläggningen av körkortsmål

3.1 Allmänt ombud i körkortsprocessen

3.1.1 *Riksåklagaren*: Jag tillstyrker förslaget om inrättandet av ett allmänt ombud i körkortsmål. I likhet med körkortsutredningen anser jag det inte lämpligt att uppgiften som allmänt ombud läggs på de allmänna åklagarna.

3.1.2 *Domstolsverket*: Oavsett huruvida vissa körkortsmål överflyttas till allmän domstol eller ej innebär utredningens förslag om införandet av allmänt ombud en klar förbättring av körkortsprocessen vid förvaltningsdomstol.

— — —

Domstolsverket är mycket tveksamt till den av utredningen föreslagna organisatoriska anknyttningen av funktionen allmänt ombud. Om vissa körkortsmål överflyttas till allmän domstol skulle ombudsfunktionen fullgöras av såväl åklagare som tjänsteman vid länsstyrelse. Kompetenskonflikter och gränsdragningsproblem måste med största sannolikhet uppstå. Vidare skulle det allmänna ombudet i förvaltningsprocessen ofta tvingas att från åklagaren inhämta yttrande innan han själv kan ta ställning till om han skall anhängiggöra talan vid länsrätten. Uppenbarligen måste det ställa sig mer kostnadskrävande att ha ombudsfunktionen placerad vid två myndigheter än vid en. Enligt domstolsverkets mening borde utredningen noggrannare ha undersökt förutsättningarna för att knyta ombudsfunktionen enbart till åklagarmyndigheterna. Dessa myndigheter, som genom riksåklagaren kan erhålla råd och vägledning i körkortsfrågor, har enligt domstolsverkets uppfattning redan arbetsuppgifter som nära anknyter till körkortsfrågor. I sin verksamhet fullgör åklagaren ju arbetsuppgifter som det allmänna ombudet föreslås få, dvs. att anhängiggöra mål i domstol, företräda det allmänna som part i en process, granska avgöranden och ta ställning till ett eventuellt överklagande. Vidare skulle uppgiften att fungera som allmänt ombud i körkortsmål även vid förvaltningsdomstol utgöra en lämplig breddning av åklagarnas arbetsuppgifter.

3.1.3 *Svea hovrätt*: Ett införande av sådant ombud innebär att processen i körkortsmålen blir kontradiktorisk, något som är värdefullt ur rättssäkerhetssynpunkt. Eftersom ett tvåpartsförhållande gör en muntlig process mer naturlig är det sannolikt att antalet muntliga förhandlingar kommer att öka. Enligt hovrättens mening är det särskilt angeläget med möjlighet till muntlig process i körkortsfrågan i de fall trafikbrottet beivrats endast med ett straff- eller ordningsföreläggande.

3.1.4 *Hovrätten för Västra Sverige*: Hovrätten tillstyrker förslaget om inrättande av allmänt ombud i körkortsprocessen. Det måste anses värde-

fullt med en företrädare för det allmänna som kan verka för enhetlighet i rättstillämpningen. Genom att ett tvåpartsförhållande införs ökar också möjligheterna till ett förbättrat utredningsunderlag och rationellare handläggning. Både praktiska och ekonomiska hänsyn talar för att det allmänna ombudet hämtas från och inordnas under länsstyrelseorganisationen. Ombudet bör ha juridisk utbildning.

3.1.5 Kammarrätten i Jönköping: Förslaget om införande av ett allmänt ombud i körkortsmål innebär stora fördelar för enhetlighet i rättsskipningen. Genom att det allmänna får möjlighet att överklaga länsrätternas och kammarrätternas avgöranden får man en starkt förbättrad prejudikatsbildning av regeringsrätten. Ett tvåpartsförhållande är otvivelaktigt ägnat att bättre belysa de föreliggande frågorna, öka utredningsunderlaget och att därigenom höja rättssäkerheten.

Genom att olika underrättelser föreslås tillställas det allmänna ombudet kan en individuell prövning av vilka förare som närmare skall granskas göras av det allmänna ombudet. Han kan därvid vid behov företa kompletterande utredning.

— — —

Kammarrätten anser att det vore av stort värde om det fanns ett för riket gemensamt allmänt ombud som hade till uppgift att verka för jämnhet i rättsskipningen och som kunde föra upp vissa frågor till regeringsrätten. Organisation och uppgiften för ett sådant ombuds verksamhet bör utredas ytterligare.

3.1.6 Rikspolisstyrelsen: Styrelsen tillstyrker att det inrättas ett organ i form av allmänt ombud i enlighet med utredningens förslag. Enligt styrelsens mening är det dock tveksamt om allmänt ombud skall bemyndigas att meddela s. k. erinran. Det torde endast i få fall i fråga om körkortsingripande vara uppenbart att varnings- eller återkallelsesituation inte föreligger. Detta bemyndigande för allmänt ombud bör i vart fall anstå till dess en stabil praxis börjat tillämpas. Någon allmän preklusionsregel behöver då inte heller införas.

3.1.7 Socialstyrelsen: Socialstyrelsen hälsar med tillfredsställelse utredningens förslag om införandet av ett allmänt ombud i körkortsprocessen. — — — I likhet med utredningen anser styrelsen att detta är en åtgärd ägnad att främja en enhetlig rättstillämpning i körkortsmålen. Socialstyrelsen biträder utredningens förslag rörande det allmänna ombudets uppgifter.

3.1.8 Länsstyrelsernas organisationsnämnd: Förslaget att införa ett allmänt ombud i körkortsprocessen fyller ett sedan länge känt behov. LON vill framhålla vikten av att den nya funktionen förses med tillräckliga re-

surser för att kunna fylla sina uppgifter på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Även om vissa arbetsuppgifter har sin motsvarighet vid länsstyrelsen i dag är flertalet uppgifter helt nya. Efter de reformkrav och utredningar som förekommit är ett väsentligt intresse knutet till att reformen verkligen leder till en klar förstärkning av förfarandet. Särskild kansli- och handläggarpersonal kommer att behövas. Vid de större länsstyrelserna torde det krävas fler än ett allmänt ombud.

3.1.9 *Länsstyrelsen i Stockholms län:* Länsstyrelsen anser att införandet av ett allmänt ombud i körkortsprocessen är en synnerligen angelägen reform och vill livligt tillstyrka förslaget. Enligt länsstyrelsens mening talar starka skäl för att det allmänna ombudet placeras på vederbörande länsstyrelse. Länsstyrelsen har redan en del av de uppgifter som skulle ankomma på det allmänna ombudet. Dessutom finns på länsstyrelsen personer med erfarenhet av såväl körkortsmålen på länsrätten som körkortsansökningar och andra körkortsärenden som nu handläggs på länsstyrelsen.

— — —

3.1.10 *Länsstyrelsen i Malmöhus län:* I sitt tidigare yttrande över trafikmålskommitténs betänkande föreslog länsstyrelsen att ett allmänt ombud i körkortsfrågor skulle inrättas. Detta är ett gammalt krav även från många andra länsstyrelser och det är därför glädjande att utredningen nu föreslår sådant ombud. Länsstyrelsen anser detta vara en väsentlig garanti för enhetlighet och rättssäkerhet.

3.1.11 *Länsstyrelsen i Hallands län:* Utredningen delar helt den uppfattning som kom till uttryck i direktiven, nämligen att ett allmänt ombud skall införas i körkortsprocessen. Länsstyrelsen är av samma uppfattning och hälsar med tillfredsställelse att frågan om en motpart till körkortshavarna äntligen synes gå mot sin lösning. Den mest angelägna uppgiften för ett allmänt ombud måste bli att verka för enhetlig rättstillämpning i körkortsmålen.

3.1.12 *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län:* Det har länge stått klart att nuvarande regler om körkortsingripande trots ny lagstiftning i vissa avseenden är behäftade med brister. Särskilt markant är nackdelen med det rådande enpartsförhållandet i körkortsprocessen, vilket innebär att oenhetligheter i lagtillämpningen inte allsidigt kan påtalas. Nuvarande system med klagorätt enbart för den enskilde och med förbud mot ändring till den klagandes nackdel befrämjar en utveckling mot en allt mildare praxis hos överrätterna. Länsstyrelsen hälsar därför med tillfredsställelse förslaget om införande av ett allmänt ombud i körkortsprocessen. Till allmänna ombudets arbetsuppgifter bör höra bl. a. att granska länsrättens och kammarrättens avgöranden i körkortsmål och vid behov överklaga avgörandena i närmaste högre instans.

3.1.13 *Länsstyrelsen i Skaraborgs län*: Länsstyrelsen ansluter sig helt till utredningens förslag att ett allmänt ombud bör införas i körkortprocessen då nuvarande systemet är otillfredsställande. Länsrätternas ställning som domstol torde avsevärt stärkas hos allmänheten om ett tvåpartsförhållande införs.

3.1.14 *Länsstyrelsen i Västmanlands län*: Länsstyrelsen instämmer med utredningen i att ett allmänt ombud bör införas och att ombudet bör ha juridisk utbildning och erfarenhet samt helst också intresse för och kunskaper i trafikfrågor (s. 173).

Organisatoriskt bör man i första hand pröva att placera ombudet på länsstyrelsen. Endast om en tillräckligt bärkraftig juridisk funktion – för ombudskansliet – inte finns att tillgå på länsstyrelsen, bör man lägga på allmän åklagare att vara allmänt ombud i körkortprocessen.

3.1.15 *Länsstyrelsen i Jämtlands län*: Det får – – – såsom utredningen framhållit anses nödvändigt med förbättringar av den nuvarande handläggningen. Av särskild vikt härvidlag är införandet av ett allmänt ombud i processen. Allmänna ombudet bör såsom utredningen föreslagit organisatoriskt knytas till länsstyrelsen. Länsstyrelsen finner det värdefullt att utredningen i detalj utrett omfattningen av allmänna ombudets uppgifter och ansluter sig i stort till utredningens överväganden i denna del. Länsstyrelsen finner det dock tveksamt om det primära ansvaret för utfärdande av erinran enligt 22 § första stycket körkortslagen skall läggas på allmänna ombudet. När man i övrigt ålagt allmänna ombudet i huvudsak en "åklagarfunktion" får det anses mindre lämpligt att också tilldela ombudet en dömande funktion. – – –

Länsstyrelsen ställer sig också tveksam till utredningens förslag om att det allmänna ombudet skall anförtros uppgiften att utfärda förarprovsföreläggandena. Ett föreläggande att undergå nytt förarprov kan uppfattas som trakasserier och som en självständig reaktionsform vid sidan av återkallelse och varning. I vart fall bör talan kunna föras mot ett sådant föreläggande. Länsstyrelsen har funnit det nuvarande systemet med s. k. förarprovsremiss ganska praktiskt även om det inneburit en omgång med först remiss och härefter föreläggande innan återkallelse kan ske. Systemet har också varit ekonomiskt fördelaktigt för körkortshavaren eftersom ett förarprov utan föregående föreläggande inte inneburit några kostnader för körkortshavaren. Länsstyrelsen skulle för sin del helst se att allmänna ombudet får föra talan i länsrätten med yrkande om ett förarprovsföreläggande efter en s. k. förarprovsremiss.

3.1.16 *Länsstyrelsen i Norrbottens län*: Det kan inte anses tillfredsställande att som för närvarande det i körkortprocessen endast finns en part – den enskilde.

Systemet innebär betydande svagheter då rätten samtidigt har att tillvarata det allmännas intresse och opartiskt tillämpa gällande rättsregler.

Länsstyrelsen anser det angeläget att i körkortsprocessen ett tvåparts-förhållande snarast kommer till stånd.

Däremot ställer sig länsstyrelsen tveksam till förslaget att det allmänna ombudet bör anförtros uppgiften att som ett led i omprövningsförfarandet utfärda föreläggande för körkortsinnehavare att undergå nytt förarprov. Ett undergående av nytt förarprov torde många gånger innebära inte oväsentliga kostnader och olägenheter.

Det bör därför rimligen inte ankomma på allmänt ombud utan på länsrätt att pröva om förhållandena är sådana att ett föreläggande om nytt förarprov är påkallat.

I övrigt tillstyrker länsstyrelsen förslaget.

3.1.17 *Länsdomstolskommittén*: En av de utan tvivel största bristerna i den nuvarande körkortsprocessen är avsaknaden av ett tvåpartssystem. Vi hälsar därför med tillfredsställelse förslaget att införa en funktion som allmänt ombud knuten till länsstyrelsen. Vi delar helt körkortsutredningens bedömning av de vinster som en sådan funktion medför.

3.1.18 *Trafiksäkerhetsutredningen*: Ett allmänt ombud med de uppgifter och den ställning som föreslagits för ombudet synes kunna på ett smidigt sätt ge en behövlig stadga åt körkortsingripandena. TSU tillstyrker förslaget i denna del.

3.1.19 *SACO/SR*: SACO/SR tillstyrker utredningens förslag om ett allmänt ombud i körkortsprocessen. Med hänsyn till verkningarna i övrigt av den i princip beslutade utbrytningen av länsrätterna är det angeläget att de kvalificerade juridiska uppgifter, som det allmänna ombudet enligt förslaget skall få, förbehålls länsstyrelserna. Inför den omorganisation som förestår är SACO/SR:s medlemsorganisation JUS engagerad med egen representant i den beredningsgrupp som inom sig har företrädare för justitie- och budgetdepartementen samt domstolsverket. SACO/SR hänvisar till de anspråk från facklig synpunkt som under gruppens arbete kommer att framställas av JUS' representant.

3.1.20 *Föreningen Jurister vid Sveriges allmänna advokatbyråer*: Detta tvåpartsförhållande medför enligt föreningens bestämda uppfattning att körkortsinnehavarens behov av biträde vid allmän rättshjälp ökar i väsentlig grad. Biträdesbehovet bör anses föreligga oavsett om muntlig förhandling förekommer eller ej ävensom oavsett huruvida det allmänna ombudet påyrkar varning eller återkallelse.

3.1.21 *Föreningen Sveriges polischefer* (genom föreningens sektioner för

Norra resp. Södra Norrland): Föreningen ser med tillfredsställelse att utredningen förordar att ett allmänt ombud införs med uppgift att medverka i körkortsprocessen. Utredningens förslag till uppgifter för det allmänna ombudet är väl balanserade och ger garantier för såväl en enhetlig rättstillämpning som rättsordning. — — — I dag föreligger en dualism vad beträffar handläggningen av körkortsmål, såtillvida att det allmänna regelmässigt företräds av den beslutande myndigheten. Ett "allmänt-ombudsinstitut" skulle eliminera denna dualism och samtidigt garantera en större enhetlighet i rättstillämpningen i körkortsmålen.

3.1.22 *Föreningen Sveriges statsåklagare*: Utredningens förslag att en funktion som allmänt ombud skall införas är ägnat att stärka rättssäkerheten. Föreningen tillstyrker förslaget, men håller dock såsom mest angeläget att därigenom etableras ett klart tvåpartsförhållande i processen, med uppgift för allmänna ombudet att föra talan i länsrätten och att svara för utredningen. En av fördelarna med den kontradiktoriska processen är att den svarande kan före processen förutse vilken utgång av processen som är att vänta. Föreningen anser därför att på allmänna ombudet bör ställas högre krav då det gäller precisering av yrkande än vad utredningen förordar, överst s. 168. Motparten bör kunna inrikta sitt försvar efter allmänna ombudets yrkande och grunderna för detta.

— — —
Föreningen har i andra sammanhang hävdatt att åklagarna kan ha en roll som det allmännas företrädare i den administrativa processen. Därför har noga övervägts om funktionerna såsom allmänt ombud vid körkortsingripanden icke borde åvila allmän åklagare. En hel del skäl synes tala för detta: Vana vid brottmålsprocessen, fristående ställning gentemot förvaltningsmyndigheterna. Emellertid vill föreningen på bl. a. de skäl utredningen anfört nu icke förordar att uppgiften som allmänt ombud läggs på åklagarväsendet.

En sådan lösning skulle kräva överförande av åtskilliga administrativa rutiner till åklagare, vilket icke skulle rymmas inom åklagarorganisationens roll. Utöver de nya uppgifterna för åklagarna skulle på kanslisidan krävas åtskilligt arbete för att åstadkomma erforderlig kommunikation mellan åklagaren och körkortsmyndigheterna. Till detta kommer att riksåklagaren knappast kan anses ha sådan *närhet* till körkortsärendena att han bör vara lämpligast att såsom enda allmänna instans pröva vilka mål som ur prejudikatsynpunkt bör fullföljas till högsta instans(-er).

3.1.23 *Föreningen Sveriges åklagare*: På av utredningen angivna skäl tillstyrks införande av ett allmänt ombud i körkortsprocessen. Däremot kan föreningen inte dela utredningens kortfattat motiverade ståndpunkt att uppgiften att vara allmänt ombud endast om inga andra alternativ står till buds bör läggas på åklagarväsendet. Enligt föreningens mening talar över-

vägaende skäl snarast för en motsatt ståndpunkt. Sålunda kommer den tänkta uppläggningsen av en tvåpartsprocess i körkortsmål att likna brottmålsprocessen så långt som möjligt. Åklagarna är vana vid muntlig process och besitter såväl erforderlig juridisk utbildning och erfarenhet som kunskap i trafikfrågor och i de flesta fall även intresse för sådana frågor. Vidare finns inom länsstyrelseorganisationen, där utredningen föreslår att de allmänna ombuden rekryteras och placeras, ingen motsvarighet till riksåklagaren, som i fullföljdsfrågor till högsta instans prövar prejudikatsintresset. Tillförs åklagarväsendet funktionen som allmänt ombud kan man utgå ifrån att riksåklagaren tillser, att endast mål som enligt 36 § förvaltningsprocesslagen kan medföra prövningstillstånd förs vidare till regeringsrätten. Belastningen på regeringsrätten kan därför i sådant fall antas bli mindre än den skulle bli om man väljer utredningens förslag. Slutligen bör en organisation med åklagare som allmänt ombud inte bli dyrare än den av utredningen föreslagna. Visserligen kommer nya åklagartjänster att behövas men det kan å andra sidan antas, att minst lika många nya tjänster skulle komma att krävas på länsstyrelserna om uppgiften tillförs dem.

3.1.24 *Länsdomarföreningen*: Bortsett från vissa lagtekniska synpunkter kan inga invändningar göras mot utredningens förslag i denna del. Önskemålet om ett allmänt ombud har funnits i många år och det har inte blivit mindre befogat med åren. Med den bevakning som media i dag har av all domstolsverksamhet kan en allt för oenhetlig rättstillämpning leda till att tilltron till det berättigade i vårt arbete går förlorat. Införandet av ett allmänt ombud, vars väsentligaste uppgift just skulle bli att bevaka enhetligheten i rättstillämpningen, måste därför anses som en synnerligen angelägen reform.

3.1.25 *Motorförarnas helnykterhetsförbund*: Det viktigaste bland förslagen till förbättringar avser att ett *allmänt ombud* skall införas i körkortprocessen för att företräda trafiksäkerhetsintresset och möjliggöra ett tvåpartsförhållande, som gör en muntlig förhandling mera naturlig inför förvaltningsdomstolen.

3.1.26 *Motormännens riksförbund*: I fråga om utredningens förslag till förbättringar av den nuvarande handläggningen av körkortsmålen tillstyrker M att ett allmänt ombud införs. M delar i stort utredningens uppfattning beträffande det allmänna ombudets ställning och uppgifter. Det kan emellertid ifrågasatts huruvida detta bör anföras att utfärda föreläggande att undergå nytt förarprov. Å ena sidan kan ett sådant föreläggande betraktas såsom ett så kraftigt ingrepp i körkortshavarens situation att uppgiften i stället bör ankomma på länsrätt. Å andra sidan kan noteras att om uppgiften anföras att det allmänna ombudet talar åtskilligt för att ett sådant

föreläggande sker snabbare, något som således kan vara till fördel för körkortshavaren.

3.1.27 *Svenska arbetsgivareföreningen*: Föreningen delar utredningens uppfattning att inrättandet av ett allmänt ombud i körkortsprocessen kan medföra vissa fördelar främst när det gäller sådana frågor som enhetlig rättstillämpning och kontradiktorisk process. Det har emellertid redan utbildats en betydande fasthet och likformighet i rättspraxis på körkortsområdet. Ett allmänt ombud skulle mot denna bakgrund endast ha begränsade möjligheter att åstadkomma en enhetligare rättstillämpning. Denna effekt skulle dessutom möjligen kunna uppnås redan genom anvisningar och bättre information till berörda instanser i hithörande frågor. Inte heller införandet av ett tvåpartsförhållande i körkortsprocessen torde i sig medföra några avgörande fördelar. Mot bakgrund av det sagda hyser föreningen en viss tveksamhet inför utredningens förslag att införa ett allmänt ombud i körkortsprocessen. Enär vissa – om än begränsade – fördelar står att vinna med en sådan reform vill föreningen inte bestämt avstyrka utredningens förslag i denna del. Föreningen utgår därvid ifrån att tjänsterna som allmänt ombud tillsätts genom en rekrytering ur bestående organisation och att några nyanställningar eller andra kostnadskrävande åtgärder inte blir erforderliga, i vart fall inte i någon större utsträckning. Skulle däremot en reform av nu berört slag inte kunna genomföras utan betydande kostnadsökningar anser föreningen att de ekonomiska aspekterna väger tyngst i sammanhanget. I sådant fall bör ett allmänt ombud inte införas. Utredningen ger inte tillräckligt underlag för en bedömning av förslaget från en sådan utgångspunkt. Ett definitivt ställningstagande till frågan om införande av allmänt ombud i körkortsprocessen kräver enligt föreningens mening att kostnadsfrågorna ytterligare utreds.

3.1.28 *Svenska transportarbetareförbundet*: Förbundet tillstyrker utredningens förslag om införandet av en funktion som allmänt ombud med de uppgifter utredningen föreslagit.

3.1.29 *Sveriges advokatsamfund*: Samfundet delar utredningens uppfattning att behov föreligger av ett allmänt ombud i länsrättsprocessen.

Samfundet har intet att erinra mot utredningens förslag om detta allmänna ombuds arbetsuppgifter. Samfundet anser att det allmänna ombudet för att få en självständig ställning i förhållande till länsrätten inte bör tillhöra länsstyrelsen.

3.1.30 *Sveriges domareförbund*: Som förbundet – – – redovisat anser förbundet att åklagare vid en total överflyttning av körkortsfrågorna till allmän domstol har att svara för de uppgifter som är avsedda för det allmänna ombudet. Likaså anser förbundet att det allmänna ombudets upp-

gifter beträffande de mål som vid en partiell överflyttning förs över till allmän domstol helt bör fullgöras av åklagare. I övrigt delar förbundet utredningens synpunkter på de särskilt behandlade spörsmålen såsom att det allmänna ombudet organisatoriskt knyts till länsstyrelserna och att det allmänna ombudet skall ha att dels ansvara för utredningen i de körkortsmål som skall handläggas vid länsrätt och dels utfärda s. k. självständig varning enligt 22 § 1 st. KKL (av utredningen benämnd erinran).

3.1.31 *Sveriges trafikskolors riksförbund*: STR stöder detta förslag särskilt som det allmänna ombudet skall verka för en enhetlig rättstillämpning i körkortsmålen. De åtgärder utredningsmannen föreslår synes ge garantier för att rättstillämpningen blir enhetlig. En ytterligare åtgärd anser STR viktig, nämligen att sammankomster kontinuerligt anordnas för de allmänna ombuden för att ge dem möjlighet att diskutera rättspraxis och utveckling.

3.2 Förnyat förarprov

3.2.1 *Rikspolisstyrelsen*: Möjligheten att förelägga förare att undergå förnyat förarprov bör enligt styrelsens mening komma till ökad användning. Det kan ifrågasättas om detta förfarande endast skall vara knutet till återkallelse av körkort. Då förnyat förarprov med hög grad av sannolikhet har gynnsam effekt på trafiksäkerheten borde föreläggande om sådant prov i vissa fall kunna användas redan då varningssituation normalt föreligger. Styrelsen har intet att erinra mot att allmänt ombud anförtros uppgiften att utfärda föreläggande om förnyat förarprov.

3.2.2 *Länsstyrelsen i Stockholms län*: De befogenheter som enligt 33 § körkortsförordningen tillkommer länsstyrelsen – dvs. att utfärda föreläggande att inge bevis om godkänt förarprov, föreläggande att inge läkarintyg samt föranstalta om utredning – har i utredningsförslaget även tillagts det allmänna ombudet. Befogenheten att utfärda föreläggande för förare att undergå nytt förarprov är som utredningen framhållit ett led i utredningen inför en eventuell omprövningsanmälan. Samma sak gäller befogenheten att föranstalta om utredning för att klargöra om körkortshavaren uppfyller gällande körkortskrav. Mot denna bakgrund och med hänsyn till att omprövningsanmälningarna skall handhas av det allmänna ombudet bör dessa uppgifter uteslutande åvila det allmänna ombudet.

3.2.3 *Länsstyrelsen i Malmöhus län*: I likhet med utredningen anser länsstyrelsen att föreläggande att genomgå nytt förarprov bör kunna användas i större utsträckning än vad fallet synes vara vid de flesta länsstyrelser/länsrätter f. n. Eftersom det är ett led i utredningen synes det också

lämpligt att, som utredningen föreslår, låta allmänna ombudet utfärda föreläggande härom.

3.2.4 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Förarprovsförelägganden har använts mycket sparsamt i detta län. Sådana förelägganden har nästan uteslutande meddelats av länsrätten. När det gäller värdet av "förarprovsremisser" delar länsstyrelsen inte utredningens uppfattning. Det är länsstyrelsens bestämda uppfattning att dessa är mycket värdefulla och att de gett länsstyrelse och länsrätt en betydligt bättre uppfattning om körkortshavarens kunskaper och beteende i trafiken än ett vanligt förarprov. Den prövning av föraren som sker vid förarprovsremiss sker vid mer än ett tillfälle och under betydligt längre observationsperiod än som gäller vid ett vanligt förarprov. Kontrollen sker under mindre pressade former vilket inte minst av äldre personer upplevs positivt. Några negativa reaktioner från körkortshavarna har inte märkts. Någon avgift för körkortshavaren har heller inte utgått. Länsstyrelsen anser att ingen avgift heller bör uttas av körkortshavare som förelagts avlägga nytt förarprov.

3.2.5 Föreningen Sveriges åklagare: Någon erinran mot utredningens förslag i denna del finns inte. Tillförs åklagarna funktionen som allmänt ombud kan de även anförtros uppgiften att som ett led i omprövningsförfarandet utfärda föreläggande för körkortshavare att undergå nytt förarprov. Denna uppgift har ett inslag av förvaltningsförfarande, som är artskilt från åklagarverksamheten i övrigt. Emellertid ser utredningen förarprovet såsom en del av det utredningsarbete, som kan föregå ett beslut om omprövningsanmälan till länsrätt. Med denna utgångspunkt synes intet tala mot att åklagare tilläggs uppgiften.

3.2.6 Länsdomarföreningen: Genom införandet av ett allmänt ombud har möjligheter nu tillskapats för att föra över utfärdandet av förarprovsförelägganden till ombudet.

Förslaget verkar väl genomtänkt och föreläggande kan i framtiden förväntas få större betydelse än vad det hittills har haft.

Genom att allmänna ombudet får möjlighet att som ett led i utredningen om en körkortshavares lämplighet som fordonsförare meddela föreläggande om förarprov betonas föreläggandets karaktär av en helt naturlig och oantastlig åtgärd som i och för sig inte innebär något intrång i en persons rätt att föra motorfordon. Åtgärden skall självfallet inte vidtas om anledning därtill saknas och därmed bortfaller också eventuellt motstånd mot att åsamka föraren kostnad för förarprovet (eller läkarintyget). Det får ankomma på statens trafiksäkerhetsverk att på lämpligt sätt anpassa kostnaden till förarprovets omfattning.

3.2.7 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande: NTF vill sär-

skilt understryka att vid ifrågavarande förarprov är det synnerligen väsentligt att de omständigheter som föranlett omprövningen särskilt beaktas. NTF är dock tveksam till den föreslagna möjligheten att provet skall kunna begränsas till att avse enbart den praktiska färdigheten eller enbart de teoretiska kunskaperna. I stor utsträckning är felhandlingar i trafiken hänförliga till förarens attityd till trafikregler och trafiksäkerhet. Som exempel vill NTF hänvisa till det faktamaterial om ungdom och trafik, som NTF sammanställt inför sin aktivitet "Ung i trafiken". Av detta framgår att ungdomarna har goda tekniska färdigheter och goda teoretiska kunskaper – bättre än äldre förare – och ändå är ungdomarna proportionsvis mer olycksbelastade. För att kunna bedöma om en förare har den attityd och de färdigheter – praktiska och teoretiska – som krävs i trafiken, behövs enligt NTF:s uppfattning att förarprovet är både praktiskt och teoretiskt. Först när de teoretiska kunskaperna tillämpas i den ständigt skiftande trafikmiljön kan man bedöma vederbörandes egenskaper som förare.

NTF vill även understryka att omprövningen måste göras av en erfaren förrättningsman och att tiden måste vara tillräcklig både för samtal med föraren och för praktisk körning.

3.2.8 Sveriges domareförbund: Förbundet vill nu liksom tidigare förordna ett nyanserat körkortsingripande. Hit hör frågan om förnyat förarprov. Eftersom förbundet delar uppfattningen att "hotet" om förnyat prov kan antagas ha en preventiv effekt och även att en uppdelning av provet – t.ex. avseende enbart praktisk färdighet eller enbart teoretiska kunskaper – ökar möjligheterna till lämpliga och välavvägda "påföljder", tillstyrks utredningens förslag under denna rubrik. Vid en eventuell överflyttning av körkortsingripandet till tingsrätt uppkommer frågan om vilka möjligheter tingsrätt därvid skall ha att besluta om förnyat förarprov. Att tingsrätt, liksom länsrätt, skall äga besluta om förarprov i samband med beslut om körkortsåterkallelse torde vara ställt utom diskussion. Annorlunda är förhållandet då erinran eller varning övervägs i stället för beslut om återkallelse. Utredningen föreslår att det allmänna ombudet – som grundar sina ställningstaganden på ett lagakraftvunnet avgörande i ansvars- och påföljdsfrågan – skall kunna besluta om körkortsprov och låta resultatet härav påverka valet av körkortsingripande; erinran eller omprövningsanmälan till länsrätt. Att överföra detta förfarande på tingsrätt synes ej kunna ske, när beslut om förarprov förutsätter lagakraftvunnet avgörande i ansvarsfrågan. Möjligen skulle kunna övervägas att tingsrätt i samband med avgörandet och däri intagen erinran eller varning också förordnar om förarprov. Detta förutsätter emellertid att resultatet av provet föranleder ytterligare prövning i körkortsfrågan, vilket dock förefaller svårt att arrangera. Kan nu påpekat förhållande icke ges en godtagbar lösning, utan tingsrätt endast kan ges möjlighet att besluta om förnyat förarprov i samband med beslut om körkortsåterkallelse, är detta en olycklig konsekvens av en partiell överflyttning.

3.3 Överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter

Förslaget tillstyrks genomgående av de remissinstanser som har yttrat sig i denna del.

3.3.1 Domstolsverket: Domstolsverket finner det naturligt att körkortsmål skall kunna överflyttas från länsrätten i det län där körkortstillståndet meddelats till länsrätten i det län där körkortshavaren stadigvarande vistas. Bestämmelser härom bör kunna utformas på sätt som överensstämmer med bestämmelserna om laga domstol i brottmål. Detta skulle i så fall innebära att åklagaren/det allmänna ombudet kan anhängiggöra målet direkt vid tingsrätten/länsrätten för den ort/län där körkortshavaren stadigvarande vistas.

3.3.2 Kammarrätten i Jönköping: Utredningens förslag om överflyttning av körkortsmål mellan länsdomstolarna fyller utan tvekan ett behov. Kammarrätten vill dock ifrågasätta om inte redan det allmänna ombudet bör få rätt att fatta beslut om överflyttning till annat allmänt ombud som då kan väcka talan vid vistelseortens länsrätt. Härigenom uppnås den administrativa förenklingen att målet aldrig behöver väckas vid länsrätten där körkortsmyndigheten finns.

3.3.3 Socialstyrelsen: Socialstyrelsen eftersträvar att medicinska körkortsärenden i så ringa utsträckning som möjligt skall avgöras på handlingar. I stället är det önskvärt med personlig kontakt med den person ärendet gäller.

På samma sätt är det angeläget att underlätta för en körkortsinnehavare att närvara vid muntlig förhandling rörande t. ex. omprövning av körkortsinnehav. Detta önskemål skulle bättre kunna tillgodoses vid bifall till utredningens förslag att införa möjlighet för överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter.

3.3.4 Statens invandrarverk (SIV): (Förslaget) tillstyrks av SIV. Invandrare som ofta har språksvårigheter får därmed lättare att begära muntlig förhandling vilket innebär möjlighet till tolkhjälp.

3.3.5 Länsstyrelsen i Malmöhus län: I länsrätten har man länge känt behov av en sådan regel för att underlätta personliga inställelser. I åtskilliga fall tvingas nämligen körkortshavaren nu att avstå från personlig inställelse till följd av tids- och kostnadsskäl.

3.3.6 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Länsstyrelsen tillstyrker (förslaget). Länsstyrelsen anser det emellertid vara en onödig omgång att som föreslagits låta allmänna ombudet ha ansvaret för expediering av för-

valtningsdomstols beslut i körkortsmål till rätt länsstyrelse för vidare registrering i CKR. Besluten bör i stället kunna sändas direkt från domstolen till respektive länsstyrelse.

3.3.7 Länsstyrelsen i Västmanlands län: Beslut om överflyttning (skall enligt förslaget) fattas först efter yrkande från körkortsinnehavaren eller om länsrätten eljest finner det lämpligt. En sådan procedur kan uppfattas som onödigt krånglig.

Enligt länsstyrelsens mening bör man därför överväga att gå längre och anhängiggöra och handlägga varje körkortsmål hos länsrätten i det län där vederbörande körkortshavare är bosatt.

3.3.8 Länsdomstolskommittén: Behovet av regler om överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter synes påtagligt, särskilt i belysning av att länsrätterna troligtvis i ökad utsträckning kommer att använda sig av muntliga förhandlingar. Vi anser att även för sådana situationer bör det allmänna ombudets roll uppmärksammas. Enligt körkortsutredningens förslag skall det allmänna ombudet ha rätt att begära muntlig förhandling. Det kan ifrågasättas om inte ombudet då också bör ha möjlighet att ta initiativ till överflyttning av mål, där så befinnes lämpligt. En närliggande fråga är den var utredningen lämpligast bör göras. En parallell kan dras med åklagares handläggning av brottmål. I åklagarinstruktionen har öppnats en möjlighet att genom samråd åklagare emellan avgöra vem som lämpligen bör fullgöra åklagaruppgiften. En motsvarande ordning bör övervägas för de allmänna ombudens del.

3.3.9 Föreningen Sveriges åklagare: För den enskilde måste det vara fördelaktigt ur ekonomiska och andra synpunkter att hans körkortsmål prövas i vistelselänet. Eftersom nackdelarna med en sådan ordning synes små ur administrativ synpunkt, särskilt om det blir regel att överflyttning sker, om körkortsinnehavaren begär sådan, bör huvudregeln vara att körkortsmål prövas i vistelselänet. Enär registerblad ändock framställs av trafiksäkerhetsverket, synes en omläggning möjlig att genomföra utan att några extra kostnader uppstår. Snarast torde rationaliseringsvinster uppkomma.

3.3.10 Länsdomarföreningen: Parts begäran om muntlig förhandling är i dag avhängig avståndet mellan hans bostad och aktuell länsrätt. Det måste därför anses som mycket positivt att körkortshavarna genom det nu framlagda betänkandet föreslås möjlighet till överflyttning av körkortsmål till annan länsrätt.

3.4 Övriga synpunkter

3.4.1 Hovrätten för Västra Sverige: Hovrätten ställer sig tveksam till för-

slaget om fullföljdsförbud för den enskilde vid s. k. erinran. Om meddelad erinran skall registreras i CKR och kan få betydelse vid ett senare omprövningsförfarande, framstår det som mindre tillfredsställande från rätts-säkerhetssynpunkt att en körkortshavare som anser sig ha fått en felaktig erinran skall vara betagen möjligheten att föra talan mot detta beslut.

3.4.2 Kammarrätten i Jönköping: Den föreslagna uppdelningen av det nuvarande varningsinstitutet i en av det allmänna ombudet utfärdad, icke överklagbar erinran och en av länsrätt meddelad överklagbar varning innebär en komplikation av systemet som kommer att bli svårförståelig för den enskilde. Några fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt står väl inte heller att finna genom uppdelningen.

Enligt kammarrättens mening fyller nuvarande system med varning som inte kan överklagas av den enskilde alla rimliga rättssäkerhetskrav. Den som får en varning drabbas ju inte av någon reell olägenhet utan erinras endast om att han bör vara försiktigare. Det bör mot denna bakgrund inte finnas något rättssäkerhetsintresse att låta honom överklaga. Skulle varningen i en framtid läggas honom till last i samband med ifrågasatt indragning av körkortet bör han liksom nu vara oförhindrad att då få omständigheterna bakom varningen prövade. Den omständigheten att det allmänna ombudet ges rätt att överklaga varning är enligt kammarrättens mening intet skäl att ge den enskilde, som ju ej drabbas av något reellt, motsvarande rätt.

Varningen bör i framtiden normalt kunna utfärdas av allmänt ombud men också av förvaltningsdomstol som inte finner skäl vidta återkallelse-åtgärd.

3.4.3 Rikspolisstyrelsen: Då allmänt ombud enligt utredningens förslag skall ha möjlighet till besvär över länsrätts beslut om varning synes samma rätt utan begränsning även tillkomma part.

3.4.4 Trafiksäkerhetsverket: Såvitt verket erfarit har den i samband med körkortslagens införande vidgade och förenklade möjligheten att med stöd av 22 § 1 st. KKL meddela s. k. självständig varning icke utnyttjats i den omfattning som åsyftats. På grund härav tillstyrks införande av en 22 a § i körkortslagen i den utformning som föreslagits.

3.4.5 Länsstyrelsen i Malmöhus län: Länsstyrelsen vill i detta sammanhang ta upp ett förslag till förenkling av handläggningen. Utredningen har i sitt förslag till handläggning vid en överflyttning till de allmänna domstolarna förordat att den nuvarande obligatoriska överprövningen av omhändertagandebeslut upphör. Överprövning skall endast ske efter framställning från åklagare eller körkortshavare. Grunden för detta förslag är synbarligen att man anser den granskning som åklagaren underkastar omhän-

dertagandebesluten utgöra tillräcklig garanti mot felaktiga beslut. I förbättringsalternativet motsvaras åklagaren av det allmänna ombudet. I detta alternativ har utredningen emellertid inte föreslagit att den obligatoriska överprövningen skall upphöra. Anledningen härtill är svärbegriplig. Ett allmänt ombud bör nämligen väl så bra som en åklagare kunna gallra ut de fall där en överprövning verkligen är nödvändig. Enligt länsstyrelsens erfarenhet är det f. ö. ytterligt sällan som några direkta fel begås vid omhändertagandet. Däremot kan naturligen delade meningar råda om bevisvärderingen. Det är dock ovanligt att länsrätten upphäver omhändertagandebeslut. Av det totala antalet omhändertaganden, uppskattningsvis 700–800 per år i detta län, upphäver länsrätten knappt 10 fall. Överprövning bör därför endast ske efter framställning av allmänna ombudet eller körkortshavaren.

3.4.6 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Den nuvarande körkortslagstiftningen ger möjlighet att meddela varning *dels* utan att en återkallel-sesituation föreligger, s. k. självständig varning *och dels* när sådan situa-tion föreligger, kvalificerad varning. Skillnaden anges inte vid införandet i körkortsregistret och torde endast undantagsvis observeras av körkortsha-varen. Det rådande förhållandet med olika valörer av varning är enligt länsstyrelsen mindre lyckat. Ett klart behov att kunna påtala trafikförseel-ser på ett tidigt stadium föreligger emellertid. Utredningens förslag om in-förandet av ett institut benämnt *erinran* som ersättning för den självstän-diga varningen är välkommet. Sådan erinran bör som utredningen funnit kunna meddelas även av det allmänna ombudet. Länsrätten skulle härige-nom avlastas från en mängd mindre allvarliga ärenden. Sådan erinran bör ses enbart som ett påpekande till körkortshavaren om vad trafiksäkerhe-ten kräver och därför inte medföra besvärsmått för körkortshavaren. Där-emet bör det allmänna ombudet ges besvärsmått över länsrättens beslut om erinran om han anser åtgärden vara otillräcklig.

— — —

Liksom i Sverige har användandet av summariska processer ökat utom-lands. Så sker t. ex. bl. a. i Norge och Västtyskland för trafiknykterhets-brott eller andra förseelser, som avgjorda i Sverige skulle kunna medföra körkortsåterkallelse. Med det innehåll 26 § har och föreslås ha kan den som erkänner sig skyldig till t. ex. trafiknykterhetsbrott i Norge, om avgö-randet sker genom motsvarigheten till det svenska strafföreläggandet "fo-relegg", av formella skäl inte bli föremål för körkortsingripande i Sverige. Sker avgörandet genom dom blir förhållandet det motsatta. Detta måste anses otillfredsställande. Å andra sidan måste av rättssäkerhetsskäl vissa krav kunna ställas på utländsk myndighets straffrättsliga avgörande. Att ange i lagen vilka utländska avgöranden som kan läggas till grund för svensk körkortsåtgärd torde knappast kunna ske utan detta bör överläm-nas till rättstillämpningen. Länsstyrelsen föreslår därför att tillägg görs av

innehåll att även med lagakraftvunnen dom likvärdigt avgörande skall kunna läggas till grund för körkortsåtgärd.

3.4.7 Länsstyrelsen i Västmanlands län: I det s. k. förbättringsalternativet 39 § KKL och 106 § KKF har de nuvarande bestämmelserna kompletterats med förbud att föra talan mot föreläggande som meddelas av domstol, länsstyrelse eller allmänt ombud. Med hänsyn till att åtgärden – i synnerhet när åläggandet avser läkarundersökning – är så ingripande och konsekvensen av att inte följa föreläggandet kan vara körkortsåterkallelse bör besvärsrätten bestå.

3.4.8 Länsstyrelsen i Jämtlands län: Om – – – allmänna ombudet skall få meddela en erinran självständigt bör enligt länsstyrelsens mening besvärsrätt även tillförsäkras körkortshavaren. En erinran får dock trots allt anses innebära en viss belastning.

3.4.9 Föreningen Jurister vid Sveriges allmänna advokatbyråer: I betänkandet har över huvud taget inte körkortsinnehavarens behov av juridiskt biträde berörts och föreningen finner det därför synnerligen angeläget att påtala denna fråga, som för allmänheten utgör en väsentlig angelägenhet.

Rättshjälpsmyndigheterna har under nuvarande system intagit en enligt föreningen alltför restriktiv inställning till körkortsinnehavarens behov av biträde vid allmän rättshjälp i körkortsärenden, vilket föreningen påtalat i olika sammanhang.

Erfarenhetsmässigt upplever körkortsinnehavaren många gånger att indragning av körkort under längre tid utgör en värre påföljd – ur såväl ekonomisk som personlig synpunkt – än ett högt bötesstraff eller till och med ett kortvarigt fängelsestraff.

4 Utländska körkort

4.1 Riksåklagaren: Till vad som föreslagits i detta avsnitt vill jag endast foga anmärkningen, att införandet av en ordning som innebär att andra nordiska länders körkort får permanent giltighet i Sverige kan medföra praktiska kontrollproblem så länge skillnader med avseende på körkortets utformning, giltighet o. d. kvarstår mellan länderna. Enligt min mening bör därför i stället övervägas en ordning enligt vilken det utländska körkortet skall bytas ut mot svenskt körkort när den nordiska körkortshavaren blivit fast bosatt här i riket.

4.2 Kammarrätten i Jönköping: Utredningens förslag innebär att åtskilliga av de olägenheter som för närvarande finns undanröjs. Förslaget tillstyrks. Någon anledning att bibehålla körvaneintyg finns sålunda ej. Inte

heller finns skäl göra invändning mot att den s. k. godkännandefristen nedsätts från två till ett år.

Med hänsyn till de svårigheter som förekommit vid utbyte av körkort är kravet på att körkortet skall företes i original rimligt.

Även om Sverige godkänner samtliga länders körkort som turistkörkort under ett år (p. g. a. den internationella trafikens omfattning) kan det ifrågasättas om inte rätten till utbyte av körkort borde begränsas till de länders körkort som är föremål för konventioner på trafikens område.

Fråga uppkommer också huruvida inte körkortsmyndigheten här borde utfärda intyg till sökanden med innehåll att denne under det ärendet handläggs och han inte kan förete något körkort är berättigad att föra fordon här under "utbytestiden". Handläggningstiden kan i vissa fall förväntas bli avsevärd.

Kammarrätten har ej någon erinran mot utredningens förslag om de nationella nordiska körkortens giltighet.

4.3 *Rikspolisstyrelsen*: Rikspolisstyrelsen har intet att erinra mot av utredningen redovisade överväganden och förslag i detta avsnitt.

4.4 *Trafiksäkerhetsverket*: Trafiksäkerhetsverket instämmer i den av körkortsutredningen redovisade allmänna uppfattningen att nu gällande regler om utländska körkort är såväl svåröverskådliga som i vissa delar motsägelsefulla. Förslaget om en gemensam förordning synes välgrundat och tillstyrks. Verket tillstyrker också att rätten till utbyte med stöd av andra än nordiska körkort begränsas till svenskt körkort med behörigheten B.

Vad beträffar frågan om de nordiska körkortens giltighet ansluter sig trafiksäkerhetsverket till de synpunkter utredningen anfört om att i Sverige godtaga i de nordiska länderna utfärdade körkort även sedan körkortshavaren bosatt sig här. Eftersom avsikten är att en arbetsgrupp skall utarbeta förslag till detaljutformning finner verket ej skäl att i detta sammanhang anföra några synpunkter på förslaget till registrering m. m.

4.5 *Transportnämnden* delar inte utredningens förslag att körkort utfärdat i annat nordiskt land skall gälla i Sverige i enlighet med sitt innehåll även vad gäller giltighetstiden samt anför: I praktiken innebär detta, att en körkortshavare från Danmark och Finland, som bosätter sig i Sverige i 20-årsåldern, inte behöver byta körkort förrän vederbörande fyllt 70 år. Nämnden anser för sin del att en körkortshavare med danskt eller finskt körkort och bosatt i Sverige skall i likhet med svensk eller norsk körkortshavare byta sitt körkort efter 10 år. Härigenom blir bl. a. kravet på mera identiskt foto uppfyllt. Dessutom underlättas möjligheten att vid behov i körkortsregistret kunna kontrollera och identifiera körkortshavaren. Ett utbyte senast efter 10 år medför ävenledes att kravet på belastningsregistrering blir lättare att tillgodose. Utredningens tredje alternativ torde ligga närmast till hands vid ett genomförande.

4.6 *Statens invandrarverk (SIV)*: I Sverige är f.n. mer än hälften av alla utländska medborgare nordbor, ca 60%. Förslaget att nordiska nationella körkort skall bli giltiga i Sverige även sedan innehavaren tagit stadig hemvist här, kan ses som en klar förenkling.

Utredningen har emellertid ej berört den yrkesmässiga trafiken inom Norden. SIV anser att målet bör vara att även nordiska körkort med annan behörighet än för personbil skall godkännas i Sverige.

En sänkning av godkännandefristen från 2 år till 1 år tillstyrks av SIV. Enligt SIV:s mening är det dock motiverat med ett undantag från denna regel i de fall frågan om uppehållstillstånd i Sverige inte är avgjord. Innan denna fråga är avgjord kan man ej kyrkobokföras i Sverige.

SIV anser att ett utländskt körkort ej skall kunna bytas mot ett svenskt körkort innan bevis om kyrkobokföring företes.

SIV har erfarit att i nuläget har det inträffat att en utländsk medborgare erhållit svenskt körkort, som kan användas som en fullvärdig legitimationshandling, utan att vederbörande varken innehaft uppehållstillstånd eller varit kyrkobokförd i landet.

Detta synes bero på bristande kontrollrutiner och att en utländsk medborgare i vissa fall kan få svenskt personnummer som avses användas enbart i skattefrågor.

SIV anser vidare att man vid behov bör göra en noggrannare undersökning av äktheten av körkort från vissa länder.

SIV vill betona vikten av att informera utländska medborgare om de förändringar som beslutas. Särskilt viktig är informationen om en förkortning av godkännandefristen.

4.7 *Länsstyrelsen i Stockholms län*: De av utredningen föreslagna ändringarna av bestämmelserna om körkortsutbyte torde enligt länsstyrelsens mening undanröja de flesta problemen. Länsstyrelsen har sålunda inget att erinra mot att kravet på körvaneintyg helt slopas, att rätten till utbyte av icke-nordiskt körkort begränsas till körkort klass xBxxx och att som förutsättning för utbyte skall gälla att det utländska körkortet företes. När det gäller bosättningsbegreppet kommer även i fortsättningen bedömningssvårigheterna att kvarstå.

4.8 *Länsstyrelsen i Malmöhus län*: Trots att de utländska körkortet ej berörs i utredningens direktiv har utredningen glädjande nog gått in på detta område och föreslagit betydande förenklingar. Länsstyrelsen tillstyrker förslagen om att den s. k. godkännandefristen förkortas från två till ett år, att utbytesförfarandet utan förarprov begränsas till B-körkort och att kravet på körvaneutredning för körkortsbyte slopas.

Däremot ställer sig länsstyrelsen tveksam till förslaget att för godkännande av utländskt körkort alltid skall krävas att innehavaren skall kunna förete körkortet. Det är i och för sig riktigt att en sådan regel är nödvändig

för att komma till rätta med dem som sanningslöst påstår att de har gällande utländskt körkort. Å andra sidan ställer man de turister och övriga som tappat eller bestulits på sitt utländska körkort i en mycket svår situation. De kan tvingas att välja mellan olovlig körning och att lämna fordonet i Sverige. Även förslaget att körkortet alltid skall förete vid utbyte finner länsstyrelsen onödigt kategoriskt. Ett utdrag ur det utländska körkortsregistret eller liknande bör i de flesta fall kunna godtas. Så sker enligt nuvarande praxis (se K 77 2:28). Om företeende av körkort krävs för byte tvingas vederbörande i många fall att återvända till sitt hemland endast för att skaffa sig en duplett, som inte skall tjäna annan funktion än att utgöra bevis om körkortsinnehav.

4.9 *Länsstyrelsen i Hallands län* (som i denna del åberopar ett särskilt yttrande från allmänna enheten vid länsstyrelsen) instämmer på det hela taget i de åsikter och förslag utredningen framför.

4.10 *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*: Utredningen, som ansluter sig till NKV:s principförslag, anser att körkortshavare från Danmark, Finland och Norge vid tillämpningen av internordiska körkortsbestämmelser skall anses bosatt här i landet under förutsättning att han är kyrkobokförd här enligt de regler som gäller för flyttning mellan de nordiska länderna.

Tillkomsten av en sådan regel ger två huvudfördelar för de myndigheter som har att handlägga körkortsfrågor. Dels kommer det inte att råda tveksamhet när fast bosättning skall anses föreligga. I nuläget är problemet stort när det på olika sätt gäller att fastställa huruvida någon bosatt sig fast (tagit stadigt hemvist) i Sverige. Den andra viktiga fördelen torde vara att vederbörande nordiska körkortshavare får svenskt personnummer, vilket underlättar körkortshanteringen i många sammanhang. Detta innebär vidare att förutsättningarna för registrering i Sverige av nordiska körkortshavare automatiskt skapas.

— — —

Länsstyrelsen ansluter sig till utredningens förslag att fråga om återkallelse prövas i Sverige enligt svensk lagstiftning. Länsstyrelsen är dock tveksam till huruvida undantag för de medicinska kraven kan anses motiverat. För närvarande tvingar man nordiska medborgare som är bosatta i Sverige att efter två år byta sitt körkort till ett motsvarande svenskt och på så vis underkasta sig de medicinska krav som ur trafiksäkerhetssynpunkt ställs upp här i landet. I fortsättningen skulle således för denna stora grupp körkortshavare andra medicinska krav komma att gälla vilka kanske inte står i nivå med de i Sverige gällande.

— — —

Utredningen har föreslagit att utbytesförfarandet utan förarprov begränsas att avse endast B-körkort.

Enligt länsstyrelsens mening är detta förslag rimligt, sett ur trafiksäkerhetssynpunkt. Länsstyrelsens erfarenhet av utländska körkort har under åren blivit ganska omfattande och det kan konstateras att det händer att körkort i framför allt Syd- och Mellanamerika samt Asien utfärdas utan förarprov samt att i en del av dessa länder körskolor saknas. Detta förhållande har i åtminstone ett fall påtalats för svenska myndigheter genom det främmande landets beskickning i Sverige.

Det har visat sig att länsstyrelsens möjligheter att med säkerhet kunna konstatera huruvida ett utländskt körkort motsvarar *minst* ett svenskt B-körkort är ganska stora. Det är när utbyte avser högre behörighet som stora problem uppstår. Utbyte med högre behörighet bör givetvis inte godtagas utan nytt förarprov för den nya behörigheten.

Utredningens förslag skulle således väsentligt förenkla länsstyrelsens handläggning av utbyten av körkort samt ge möjligheter till en mer rationell bedömning.

4.11 Länsstyrelsen i Skaraborgs län: Länsstyrelsens erfarenheter av ärenden rörande byte av utländskt körkort mot motsvarande svenskt är ej enbart positiva. Ofta föreligger stora svårigheter att konstatera om det utländska körkortet verkligen är äkta. Den begränsning av giltighetstiden som nu föreslås liksom övriga förslag beträffande de utländska körkortsen löser visserligen ej nyssnämnda problem men underlättar länsstyrelsens arbete och tillstyrks därför.

4.12 Länsstyrelsen i Västmanlands län: Länsstyrelsen vitsordar att praktiska svårigheter att tillämpa reglerna om utländska körkort föreligger i dag. Utredningens förslag i detta avsnitt hälsas därför med tillfredsställelse, i synnerhet som de är väl ägnade att råda bot på dessa svårigheter.

Såvitt rör de nordiska körkortsen har länsstyrelsen inget att tillägga utom att det vore en fördel om körkortsklasserna kunde bringas att stämma överens i de nordiska länderna.

Beträffande de utomnordiska körkortsen kan länsstyrelsen inte hålla med utredningen om att godkännandefristen sänks från två till ett år. Någon avsevärd nackdel med att behålla nuvarande ordning finns inte. Alternativt bör TSV vara generös med dispenser för utlänningar, som är här för begränsad tid, överstigande ett år.

4.13 Länsstyrelsen i Norrbottens län: Reglerna om utländska körkort har på grund av den ökade invandringen medfört inte obetydliga problem. Detta gör sig mycket märkbart i Norrbottens län. Invandringen från Finland är betydande samtidigt som finländska medborgare även efter det de tagit hemvist i Sverige ofta vistas kortare eller längre perioder i hemlandet.

Ett problem som därvid inte sällan uppstår är att vederbörande — ofta

på grund av svårigheter att behärska svenska språket – under vistelsen i Finland skaffar sig finskt körkort som han sedermera inte kan få utbytt mot svenskt.

I stort torde villkoren för erhållande av körkort vara desamma i de nordiska länderna. Det synes därför ändamålsenligt och i överensstämmelse med det nordiska samarbetet i övrigt att medgiva att nordiskt nationellt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har bosatt sig i detta.

Önskvärt vore att bestämmelser härom kunde komma till stånd samtidigt i de nordiska länderna. Vid ett icke samtidigt genomförande kan vissa problem uppstå. Dessa bör dock kunna lösas genom bilaterala överenskommelser.

Länsstyrelsen har inte heller eljest något att erinra mot vad förslaget innehåller rörande godkännande och utbyte av utländska körkort.

4.14 Trafiksäkerhetsutredningen (TSU): TSU välkomnar förslagen att nordiska körkort skall godtas i Sverige och att möjligheten att byta utomnordiskt körkort till svenskt körkort utan förarprov inskränks till B-körkort.

När det gäller utbyte av de utomnordiska körkort har körkortsutredningen för att komma till rätta med rådande problem framkastat tanken att avskaffa bytesförmånen och kräva sedvanligt förarprov även i fråga om B-körkort. Utredningen har dock valt det för det stora flertalet invandrare och utlandssvenskar mera fördelaktiga alternativet att medge utbyte till B-behörighet. Kravet på körvana har ansetts meningslöst att upprätthålla bl. a. av det skälet att körkortshavaren har rätt att köra under sammanlagt ett års vistelse här med stöd av det utländska körkortet. Körkortsutredningen har inte föreslagit att godkänt teoriproov skall krävas för utbyte. Här kan samma argument som i fråga om körvana i viss mån göras gällande. Vederbörande har fått köra i Sverige under en ettårsperiod utan närmare insikt i de svenska trafikreglerna. Detta kan vara motiverat för att klara turisttrafiken och dylikt. Trots alla försök att införa enhetliga trafikregler återstår ännu stora skillnader mellan olika länder, i synnerhet om man jämför med utomeuropeiska länder. Enligt TSU:s mening är det inte för mycket begärt att den som utrustas med ett svenskt körkort också genom godkänt teoriproov visat sig besitta de grundläggande kunskaperna om svensk trafiklagstiftning. Om inte utbytestillfället tas till vara torde det vara ogörligt att i fortsättningen få körkortshavaren att systematiskt sätta sig in i de svenska bestämmelserna. Visserligen kan körkortsåtgärder sättas in om det händer något. Detta är dock enligt TSU:s mening för sent.

4.15 Föreningen Sveriges polischefer: Enligt föreningens uppfattning finns det från trafiksäkerhetssynpunkt skäl som talar för att förarprov i samtliga fall skall avläggas av sådana utomnordiska medborgare, som ef-

ter godkännandefristen önskar byta sitt hemlands körkort mot ett svenskt. Med hänsyn till den olika omfattningen av förarproven som kan antas gälla i vissa länder synes utredningens förslag i vart fall vara alltför generöst. För att få svenskt körkort bör på något sätt fastställas att sökanden verkligen fyller de krav som gäller i Sverige.

4.16 *Kungl. Automobil Klubben*: Utredningens förslag att regler om utländska körkort samlas i en gemensam författning tillstyrks av KAK. KAK har heller intet att erinra mot att körkort från övriga nordiska länder i princip godtages vid fast bosättning i Sverige, dock med samma utbytesregler som gäller för svenska körkort. Beträffande icke nordiska körkort tillstyrker KAK även förslaget att godkännandefristen förkortas till ett år.

4.17 *Länsdomarföreningen*: Praktiska svårigheter att tillämpa reglerna om utländska körkort föreligger i dag. Vissa konsekvenser härav upplevs allmänt som stötande. Utredningens förslag är ägnade att medföra förbättringar och hälsas därför med tillfredsställelse. Genom anslutning till konventioner om körkort har Sverige bundit sig för ömsesidighet med andra länder. Utredningens förslag får anses hålla sig inom denna ram samtidigt som de tillgodoser svenska intressen vad gäller kraven på körkortshavarens lämplighet och kontrollen därav. Föreningen anser sig ha anledning att i förevarande sammanhang framhålla att utlänningar inte enligt föreningens erfarenhet kan sägas köra sämre eller mer vårdslöst än svenskar. Denna erfarenhet bör även ligga till grund för utformandet av regelsystemet.

4.18 *Näringslivets trafikdelegation (NTD)*: NTD välkomnar att regler om utländska körkort samlas i en gemensam författning och att därvid en omarbetning av reglerna görs. Dessa har hittills varit svåröverskådliga. NTD har ingen erinran mot att körkort från övriga nordiska länder i princip godtas vid fast bosättning i Sverige, men vill framhålla att samma utbytesregler därvid bör gälla som för svenska körkortsinnehavare, dvs. utbyte av körkort efter tio år.

Vad gäller icke nordiska körkort tillstyrker NTD förslaget att godkännandefristen förkortas från två till ett år och att utbytesförfarandet utan förarprov begränsas till B-körkort.

4.19 *Svenska transportarbetareförbundet*: Utredningens förslag att sammanföra bestämmelserna om utländska körkort till en gemensam författning och lämna förslag till ändring av vissa regler på området finner förbundet värdefullt och angeläget.

Utredningen har anslutit sig till NKV:s förslag om att nordiskt nationellt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har fast bosatt sig i detta. Förbundet vill, i anslutning till detta, påtala giltig-

hetstiderna för danska och finska körkort, som gäller till dess innehavaren har fyllt 70 år. Det måste anses önskvärt att de i detta sammanhang aktuella nordiska körkorterna förnyas efter samma principer som gäller för svenska körkort.

4.20 *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*: Utredningens förslag tillstyrks i huvudsak. När det gäller den internordiska giltigheten av körkort i Sverige efter bosättning här ifrågasätts dock, om inte körkortshandlingens ålder bör, i likhet med svenska och norska körkort, vara begränsad till 10 år. Frågan berör innehavare av danska och finska körkort.

5 Registreringsfrågor

Utredningens förslag tillstyrks genomgående av de remissinstanser som har yttrat sig i denna del.

5.1 Registerblad och trafikbrottsutdrag

5.1.1 *Rikspolisstyrelsen*: Styrelsen finner att de föreslagna reformerna kommer att påverka flera av de delsystem inom rättsväsendets informationssystem, som styrelsen svarar för. Med hänsyn till att olika detaljfrågor inte är lösta föreligger vissa svårigheter att överblicka alla konsekvenser av förslagen. Först då en tillämpningsförfordning till lagen om registrering av vissa trafikbrott föreligger är det möjligt att analysera de problem som kan uppkomma för att anpassa ADB-systemen till förslagen. Det är därför önskvärt att styrelsen bereds tillfälle att nära följa och påverka utformningen av detaljbestämmelserna. Det är vidare angeläget understryka att en grundläggande förutsättning för ändringar i ADB-systemen är att tillräckligt tidsutrymme lämnas från det att reformerna beslutas till dess de träder i kraft.

5.1.2 *Datainspektionen*: Från de synpunkter datainspektionen har att beakta, skyddet av den personliga integriteten vid registrering av personuppgifter med ADB, finns det särskild anledning att uppmärksamma den registrering som sker i KKBEL beträffande körkortsinnehavare.

Inga andra uppgifter kan tillåtas ingå i KKBEL än sådana som är nödvändiga för ändamålet med registret. Vidare måste det krävas att ett belastningsregister av den karaktär varom här är fråga endast omfattar uppgifter som kan styrkas på ett tillfredsställande sätt. Ett annat krav är att varje likartad händelse föranleder lika registrering – personer vilka åtnjuter diplomatisk immunitet lämnas här åsido – vilket innebär att de regler som gäller för underrättelseskyldigheten måste vara entydiga och inte ge utrymme för subjektiva värderingar.

Datainspektionen anser i denna del att ett förtydligande av lagtexten börges beträffande innebörden av begreppet "annat brott vid förande av motordrivet fordon" (83 § körkortsförordningen). Olika tolkningar av innebörden härav torde annars ge upphov till en inte acceptabel "ojämnhet" med avseende på den registrering av belastningsuppgifter som kan ske.

— — —

Datainspektionen ser det vidare som en fördel att utredningen föreslår en central framställning av trafikbrottsutdrag som underlag för körkortsärenden, vilket medför att länsstyrelsernas omfattande hantering av registerkort och registerblad kraftigt kan begränsas. Den viktigaste följden ur registreringssynpunkt är att noteringen i CKR om att belastningsuppgift finns kan borttagas.

Registerblad skall enligt förslaget inte framställas då ny notering i KKBEL endast omfattar ordningsbot om högst 200 kronor till skillnad från domar, beslut i disciplinärenden och strafförelägganden vilka alltid i de fall som anges i 83 § körkortsförordningen skall föranleda rapport. Förhållandet kan emellertid ej anses som tillfredsställande då gärning som föranleder ordningsbotsföreläggande på högst 200 kronor vid godkännande ej föranleder rapport till länsstyrelse, medan samma förseelse vid domstolsprövning eller utfärdande av strafföreläggande utlöser rapport. Därför bör övervägas om inte samma förfarande borde tillämpas oavsett hur gärningen beivrats vilket också medför en ytterligare önskvärd begränsning av registerbladen.

— — —

Vidare borde från integritets- och rättssäkerhetssynpunkt övervägas om inte den registrerade borde tillställas en kopia av det registerutdrag som tillställs länsstyrelse vid ny notering i KKBEL. Detta skulle medge att den registrerade gavs möjlighet att kontrollera riktigheten av den tillförda uppgiften samtidigt som erhållandet av registerutdraget kan förväntas få en viss individualpreventiv effekt.

Slutligen vill datainspektionen peka på det förhållandet att CKR i dag innehåller personuppgifter på samtliga 17–19-åringar vilket motiveras av att trafiksäkerhetsverket önskar hålla en servicebetingad framförhållning, eftersom större delen av den ifrågavarande åldersgruppen kommer att ansöka om körkortstillstånd eller skaffa registreringspliktigt fordon. Denna registrering sker för närvarande utan författningsstöd men bör kunna ske utan risk för otillbörligt ingrepp i registrerads personliga integritet. Det mest tillfredsställande vore att nämnda personkategori upptogs i 91 § körkortsförordningen samt att regler för gallring av dessa uppgifter meddelas.

5.1.3 Samarbetsorganet för rättsväsendets informationssystem (SARI): I skrivelse till statsrådet och chefen för justitiedepartementet den 14 januari 1975 har SARI föreslagit en utveckling av det särskilda belastningsregistret som förs av rikspolisstyrelsen för vissa brott som är av betydelse i

körkortshänseende (KKBEL). Körkortsutredningen har nu föreslagit att detta förslag genomförs med vissa ändringar. SARI har inte något att erinra mot utredningens förslag till ändringar.

— — —

När det gäller genomförandet av det av körkortsutredningen föreslagna KBEL vill samarbetsorganet framhålla att det tar upp till ett år att utveckla de system och program som körkortsutredningens förslag förutsätter samt att testa dem. Det betyder att reformen lämpligen inte bör genomföras förrän ett år efter det att statsmakterna beslutat att reformen skall genomföras.

5.1.4 *Trafiksäkerhetsverket*: Vad avser frågan om viss rationalisering vid hanteringen av registerblad och om införande av särskilt trafikbrottsutdrag vill trafiksäkerhetsverket i likhet med körkortsutredningen förorda att det av statsmakterna i princip redan godtagna förslaget om begränsningar i framställningen av registerblad genomförs med det föreslagna "tak" vid bötesnivån 200 kr. Vad avser den föreslagna tidsgränsen för registreringar tillstyrks förslaget om att den tid som bestämmer huruvida registerblad skall utskrivas bör överensstämma med rehabiliteringstiden.

— — —

Principbeslutet om införande av trafikbrottsutdrag har föranlett körkortsutredningen att närmare diskutera vad som bör registreras i KBEL och därvid kommit till den slutsatsen att endast körkortshavare och således inte personer för vilka spärrtid löper skall registreras. Ett accepterande av detta förslag skulle utesluta nuvarande möjlighet att med stöd av 39 § KKF meddela körkortstillstånd utan krav om förnyad personutredning i de fall särskilda skäl att förordna om personutredning ej anses föreligga.

I detta sammanhang kan nämnas att trafiksäkerhetsverket i särskild skrivelse har föreslagit ändringar i nu gällande körkortslagstiftning innebärande att återkallat körkort, i de fall länsrätt ej funnit skäl besluta annat, skall få återställas utan krav om vare sig ny personutredning eller ansökan om körkortstillstånd. Detta synes emellertid kräva registrering jämväl av personer för vilka spärrtid löper varför trafiksäkerhetsverket i den delen inte anser sig kunna tillstyrka körkortsutredningens förslag.

Då rekvisitionsförfarandet kan komma att kräva ett omfattande datamaskinellt utvecklingsarbete och då det för den närmare utformningen av utdragen torde erfordras datatekniska kunskaper bör detaljförslag utarbetas gemensamt av trafiksäkerhetsverket och rikspolisstyrelsen.

5.1.5 *Riksrevisionsverket (RRV)*: I en revisionsrapport "Kostnader och rutiner vid trafiksäkerhetsverkets registeravdelning" (1977-01-26, dnr 1975: 559) påpekade RRV vissa olägenheter vid trafiksäkerhetsverket och länsstyrelserna beroende på att fastställda regler saknades för t. ex. lag-

ring och arkivering av information. Utredningens förslag beträffande registreringsfrågor innebär klarläggande i dessa avseenden. RRV tillstyrker därför dessa förslag.

5.1.6 Länsstyrelsen i Hallands län (yttrande från tjänstemän vid allmänna enheten): Länsstyrelsen vill först som en allmän kommentar framhålla att utredningen i sitt förslag helt tycks bortse från de behov av belastningsuppgifter som finns när en länsstyrelse skall pröva ansökan om körkortstillstånd efter återkallelse eller en ansökan om högre behörighet. Trots det anser sig länsstyrelsen kunna tillstyrka den föreslagna begränsningen i framställning av registerblad (s. 231). Enligt länsstyrelsens mening bör till och med en belastningsfri tid av tre år vara tillräcklig.

5.1.7 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Flödet av registerblad som nu tillställs körkortsmyndigheterna är stort. Många registerblad föranleder inte till någon annan åtgärd än att de sätts in i pärmar i ordning efter körkortshavarnas personnummer. Länsstyrelsen tillstyrker att förslaget om begränsningar i framställningen av registerblad kommer till stånd. Bötesnivån 200 kronor som "tak" och belastningsfrihet under fem år bör därvid gälla.

5.1.8 Länsstyrelsen i Västmanlands län: Övervägandena verkar rimliga och förslagen tillstyrks; dock förefaller det länsstyrelsen tveksamt att underlåta registrering i KKBEL av personer, som fått körkortet återkallat med spärrtid på sex månader eller kortare. Behålls nuvarande ordning behöver personutredning, som för närvarande, inte lämnas i dessa fall.

5.1.9 Föreningen Sveriges polischefer (genom föreningens sektion för norra Norrland): Det är odiskutabelt, att de färska körkortsinnehavarna står för de flesta skadefallen i trafiken. Företagna undersökningar visar också att personer som är brotts- och förseelsebelastade före tidpunkten för körkortets erhållande utgör, sedan de erhållit körkort, en mycket större riskgrupp i trafiken än de så att säga "obelastade" körkortsinnehavarna.

Med nuvarande registreringssystem kan den som har gjort sig skyldig till ett flertal trafikfarliga beteenden erhålla körkort så länge påföljden för förseelsen understiger 25 dagsböter eller 1000 kronor i normerade böter. Om han sedan som nybliven körkortsinnehavare fortsätter sitt trafikfarliga beteende och orsakar en allvarlig trafikolycka kan man visserligen återkalla körkortet, men detta torde vara en ringa tröst. Sektionen har svårt att se någon rim och reson i nuvarande registreringssystem. Sektionen föreslår därför att registreringen av trafikförseelser i KKBEL utökas att omfatta även personer som inte innehar körkort. Det är inte bara rättvisekrav som talar för en sådan ordning utan framför allt trafiksäkerhetsskäl.

5.2 Rehabilitering och gallring

5.2.1 Datainspektionen: Datainspektionen delar — — — utredningens uppfattning att vissa rehabiliteringsregler bör införas. Utredningens förslag om en 5-årig rehabiliteringstid beträffande uppgifterna i KKBEL och anmärkningarna i CKR, innebärande att noteringar, med vissa avgränsade undantag, vilka är äldre än fem år ej skall redovisas i trafikbrottsutdrag synes väl avvägt. Datainspektionen finner emellertid inte några särskilda skäl att införa en kortare rehabiliteringstid för utländska körkortsinnehavare.

Personuppgifterna i registret bör enligt datainspektionens mening gallras (förstöras) eller avidentifieras så snart uppgifterna inte längre behövs för ändamålet med registreringen. Datainspektionen skall enligt 5 § datakungörelsen (1973: 291) samråda med riksarkivet (RA) innan gallringsföreskrift meddelas. Beträffande personregister inrättade efter beslut av regering eller riksdag kan datainspektionen meddela föreskrift om gallring enligt 6 och 7 §§ datalagen endast om sådan föreskrift inte meddelats i statsmakternas beslut om registret. Avsaknaden av dylika av statsmakterna givna gallringsföreskrifter kan i vissa fall ge upphov till svåra avvägningsproblem för datainspektionen i gallringsfrågan. I vissa fall torde avsaknaden av gallringsföreskrifter kunna ses som ett uttryck för att registret över huvud taget ej skall gallras enligt statsmakternas uppfattning. I fråga om KKBEL anser datainspektionen det som angeläget från integritetssynpunkt att regler för gallring intas i registerlagen. Då ändamålet med körkortsbelastningsregistret är att framställa utdrag för körkortsärenden och körkortsomål och då utdragen skall begränsas enligt rehabiliteringsreglerna bör enligt datainspektionens mening registeruppgifterna kunna gallras enligt motsvarande regler, vilka även bör omfatta uppgift i CKR beträffande den som ej längre har körkort. Tillräckliga skäl att enbart för den registrerade, JK, JO och datainspektionen bevara äldre uppgifter synes inte föreligga.

5.2.2 Trafiksäkerhetsverket: Verket vill — — — ifrågasätta huruvida kravet på enhetlighet i registreringssystemet är så stort att rehabiliteringstiden av det skälet bör sättas till föreslagna fem år.

Denna tidsgräns bör i stället bestämmas med utgångspunkt från de krav som kan anses rimliga vid en avvägning mellan trafiksäkerhetsintresset och individernas förutsatta intresse av att så snart som möjligt uppnå rehabiliteringsgränsen. Med hänsyn till den praxis som utbildats vid förarurval m. m. och med hänvisning till vad som gäller i fråga om belastningsregistrering i andra sammanhang, exempelvis av disciplinärenden för statsanställda synes det knappast motiverat att bibehålla ifrågavarande registeruppgifter mer än två år. I anslutning härtill föreslår trafiksäkerhetsverket att körkortslagens bestämmelser om längsta spårrtid också fastställs

till två år. Nuvarande möjligheter att bestämma spärrtid upp till tre år kan inte motiveras från trafiksäkerhetssynpunkt.

— — —

Körkortsutredningen har avslutningsvis upptagit frågan om viss gallring i centrala körkortsregistret vad avser uppgift om förekommande belastningar i av länsstyrelserna förda registerkort eller registerblad. Enligt nuvarande rutin markeras sådana noteringar i utdrag ur CKR. Detta sker genom markeringen "Registerkort" eller "Registerblad". I synnerhet för den enskilde innebär denna kodartade markering en risk att han inte får tillgång till ett fullständigt utdrag beroende på att han inte förstår markeringens innebörd. Anledningen till detta förfarande synes vara att tidigare var belastningsuppgifter offentliga handlingar och man ville därmed skydda den enskildes integritet. Sedan belastningsuppgifterna i princip blivit sekretessbelagda har detta skäl bortfallit. (Se 11 § 4 st. sekretesslagen jämfört med SFS 1976: 807.) Gällande författningar ger ej stöd för slopande av markering rörande förekomst av belastningsuppgift i registret. För att ge en klarare information på registerutdrag enligt datalagens 10 § kommer emellertid texten från och med 1978-12-01 att ha följande lydelse: "Belastningsuppgifter finns men är till innehållet ej registrerade hos trafiksäkerhetsverket utan kan på begäran erhållas från länsstyrelsen i län".

5.2.3 *Länsstyrelsen i Malmöhus län:* Enligt sina direktiv har utredningen haft att utgå från en femårig rehabiliteringstid beträffande uppgifter i trafikbrottsutdrag och registerutdrag. Utredningen har också föreslagit en sådan regel. Dessvärre synes utredningen därvid ha förbisett att detta får återverkningar på tillämpningen av 22 § körkortslagen. Enligt andra stycket i denna bestämmelse får nämligen varning ej meddelas bl. a. om körkortshavare tidigare dömts för trafikonykterhet. Om utredningens förslag följs blir det inte möjligt att ur registerutdraget utläsa om vederbörande tidigare dömts för trafikonykterhetsbrott, som ligger utanför femårsgränsen.

Det finns även andra skäl som talar för att uppgifter om trafikonykterhet liksom även annan allvarigare trafikbrottslighet bör finnas kvar i registret. Sålunda skall vid bestämmande av spärrtiden hänsyn tas till tidigare brottslighet av samma art (prop. 1975/76: 155 s. 100). Detta blir i fortsättningen endast möjligt för begränsad tidrymd. Teoretiskt kan alltså en person göra sig skyldig till rattfylleri vart femte år utan att behöva riskera längre spärrtid än en förstagångsrattfyllerist.

En ytterligare anledning att låta uppgiften om trafikonykterhet stå kvar i registret är att rattfylleri ofta är symptom på allvarliga alkoholproblem. Dessa kvarstår i allmänhet åtskilliga år och det är utan tvivel av värde för körkortsmyndigheten att ha kännedom om förekomsten av sådana problem.

Slutligen må framhållas att den föreslagna rehabiliteringsregeln också

kan bli till nackdel för den enskilde körkortshavaren. F. n. återopas, inte minst av kammarrätten, ofta lång tids prickfri körning som ett skäl för att i tveksamma fall underlåta körkortsåterkallelse. En sådan motivering för lindrigare åtgärd blir i fortsättningen inte möjlig. Det kan alltså bli de sköt-samma körkortshavarna som kommer i ett sämre läge på grund av ett enligt länsstyrelsens mening överdrivet hänsynstagande till dem som är hårdare belastade.

Av det sagda framgår att länsstyrelsen ställer sig tveksam till de föreslagna rehabiliteringsreglerna. Framför allt gäller detta allvarigare trafikbrott och då särskilt trafikonykterhet. En möjlighet att komma till rätta med dessa olägenheter är att låta uppgift om återkallelse och varning stå kvar i registret. För körkortsmyndigheten finns då möjlighet att vid behov få fram uppgifter om allvarigare trafikbrott.

5.2.4 Länsstyrelsen i Hallands än (yttrande från tjänstemän vid allmänna enheten): Länsstyrelsen kan i och för sig tillstyrka utredningens förslag att rehabiliteringsregler införs i de trafikbrottsutdrag som tillställs allmänna domstolar m. m. Förslaget tillgodoser däremot inte länsrätternas och – i synnerhet inte – länsstyrelsernas behov i körkortsärenden. Avgörande för om en rehabiliteringsregel skall finnas i dessa fall och hur den i så fall skall utformas får inte vara teoretiska spekulationer utan det praktiska behovet. Enligt länsstyrelsens mening har jämförelsen med de allmänna domstolarnas arbetssätt och behov drivits för långt. En allmän domstol har att avgöra vilken brottspåföljd som skall komma till användning efter en eller flera relativt nyligen timade händelser. Domstolens bedömning är därvid i rätt hög grad inriktad på nuläget. Är det fråga om allvarliga brott där frihetsberövande påföljd kan komma i fråga, har domstolen i regel tillgång till ett utförligt material om den tilltalades nuvarande personliga förhållanden (personundersökning, omfattande medicinsk bedömning m. m.). Är något oklart har domstolen möjlighet att skaffa sig kompletterande upplysningar vid huvudförhandlingen. De allvarliga brottmålen är vidare inte fler än att vart och ett av dem kan ges en individuell handläggning. Trots detta har de allmänna domstolarna ansetts ha behov av att få uppgifter om allvarigare brott och bestraffningar under den senaste tioårsperioden. Finns en sådan anteckning under tioårsperioden skjuts tioårsgränsen tillbaka i motsvarande mån. För en länsrätt eller en länsstyrelse som har att besluta i en körkortsfråga är situationen en annan. För en länsrätt gäller det mycket ofta att bedöma om en eller flera händelser i trafiken kan antas vara representativa för körkortshavarens beteende i trafiken. Rätten kan där stundom ha behov av att få överblicka en ganska lång tid. Situationen är ännu svårare för en länsstyrelse som har att avgöra en ansökan om körkortstillstånd eller förhandsbesked. Bortsett från att ärendemängden – liksom vid länsrätterna – är en helt annan än vid de allmänna domstolarna – något som i och för sig kan göra det svårt att urskilja de svåra fallen

– har länsstyrelsen att från sökandens allmänna uppträdande *vid sidan av* trafiken – för sökanden saknar ju körkort! – försöka dra slutsatser om hur han kan antas komma att uppträda i trafiken. Att få reda på hur sökanden tidigare uppträtt i trafiken är i en sådan situation av mycket stort värde. Ett tidigare körkortsinnehav ligger emellertid ofta ett antal år tillbaka i tiden. Den av utredningen föreslagna rehabiliteringstiden blir i sådana fall otillräcklig. Den lider dessutom av den mycket allvarliga bristen att den inte vid en anteckning under femårsperioden flyttas tillbaka i motsvarande mån.

Länsstyrelsens mening är därför inte att alla belastningar för alla nuvarande och f. d. körkortshavare skall redovisas utan tidsgräns. Länsstyrelsen är fullt på det klara med att det stora flertalet körkortshavare som förekommer med belastning i körkortsregistret bara har gjort sig skyldiga till någon enstaka obetydlig förseelse. Det finns också många personer som visserligen gjort sig skyldiga till allvarlig trafikbrottslighet – kanske rattfylleri som föranlett körkortsåterkallelse – men om vilka man likväl måste säga att brottet inte är representativt för deras uppträdande i trafiken. Uppgiften därom skall därför inte behöva belasta dem för all framtid, särskilt inte när uppgiften dessutom är utan intresse för körkortsmyndigheterna. De fall länsstyrelsen åsyftar är av en helt annan art. Det gäller personer som gång efter annan – men kanske med åratals mellanrum – dömts för trafiknykterhetsbrott, vidare personer som med jämna mellanrum gör sig skyldiga till grov våldsbrottslighet och slutligen personer vilka – trots återkommande varningar och återkallelser – fortsätter att göra sig skyldiga till mer eller mindre allvarliga förseelser i trafiken. Kombinationer av fallen och ytterligare typfall kan vidare tänkas. Kännedom om dessa personers förflutna ger en helt annan bild av dem och kan stundom påverka utgången i ärendet så att personer som måste anses direkt olämpliga i trafiken inte heller erhåller eller får behålla körkort. Länsstyrelsen och länsrätten kan också finna anledning att göra deras körkortsinnehav beroende av förnyad personutredning eller läkarkontroll. Länsstyrelsen bifogar kopior av några beslut i körkortsärenden. De uppgifter som är mer än fem år gamla ger en helt annan bild av sökanden, har föranlett en mer ingående utredning samt till sist också lett till en annan utgång i ärendet än som eljest skulle ha blivit fallet.

Någon form av kompromiss är därför nödvändig mellan körkortsmyndigheternas behov av ordentligt utredningsmaterial vid sin svåra och för trafiksäkerheten viktiga prövning – som dessutom enligt lagstiftaren skall göras "individualiserad" – och det övervägande flertalet skötsamma personernas berättigade krav på att deras förflutna inte alltid skall följa dem. Länsstyrelsen har övervägt att presentera olika förslag till en lösning (förslagsvis en tioårig rehabiliteringsregel, lämpligen i förening med förlängning bakåt vid anteckningar under denna period och med en vägning av brottens art och av eventuella körkortsåtgärder så att bara de allvarliga fal-

len redovisas) men har bland annat på grund av bristande insikt i de rent datatekniska problemen måst avstå därifrån.

— — —

I enlighet med länsstyrelsens ståndpunkt — — — ovan motsätter sig länsstyrelsen att registerkortet bör utgå ur körkortsregistret. Utredningens förslag (17.3) att utmönstra den särskilda markeringen att en i CKR registrerad person har belastning är både verklighetsfrämmande och opraktisk. Saknas en sådan markering nödgas länsstyrelsen att ta in registerblad vid varje ansökan om körkortstillstånd. Med hänsyn till att flertalet personer trots allt saknar belastning kommer detta att medföra ett avsevärt merarbete för länsstyrelsen och detta helt i onödan. Länsstyrelsen motsätter sig bestämt även detta förslag. Utredningen tycks för övrigt förbise det faktum att dessa markeringsuppgifter inte är tillgängliga för andra än länsstyrelserna själva (således inte för polismyndighet etc.).

5.2.5 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Nuvarande bestämmelser i 22 § andra stycket och 23 § andra stycket KKL gör att anteckningar om brott mot 4 § 2 mom. lagen om straff för vissa trafikbrott måste undantagas från de föreslagna rehabiliteringsreglerna. I övrigt ansluter sig länsstyrelsen till utredningens förslag.

Med hänsyn till vad som anförts ovan när det gäller rehabiliteringsregler för anteckningar om trafiknykterhetsbrott kan länsstyrelsen inte ansluta sig till förslaget om att det under avsnitt 17.3 angivna markeringsystemet upphör och äldre markeringar i CKR gallras ut, såvida inte även rehabiliteringsreglerna vid trafiknykterhetsbrott ändras.

5.2.6 Länsstyrelsen i Skaraborgs län: Vad utredningen här föreslagit föranleder inga erinringar från länsstyrelsens sida. Länsstyrelsen förordar sålunda att en rehabiliteringsregel införs enligt utredningsförslaget. För körkortsregistrets del kan en tid av fem år förefalla att vara väl lång. Tiden tre år, som diskuterats i tidigare sammanhang, bör kanske ytterligare övervägas.

5.2.7 Länsstyrelsen i Västmanlands län: Förslaget tillstyrks i princip. Uppgifter äldre än fem år har mycket begränsat värde för myndigheterna. Det måste dock beaktas att man kan behöva uppgifter av äldre datum. T. ex. vid olovlig körning (s. 238). — Samma behov föreligger när det gäller att tillämpa 22 § KKL vid fall av rattonykterhet med promillehalt under 0,8. En förutsättning för varning är här att körkortshavaren inte tidigare har dömts för brott mot 4 § TBL. Det är ofta enklast att få fram en sådan uppgift från CKR, registerkort och registerblad (trafikbrottsutdrag).

5.2.8 Länsstyrelsen i Jämtlands län: Länsstyrelsen delar vidare utredningens förslag om att rehabiliteringsregler bör införas för uppgifter i såväl

trafikbrottsutdrag som registerblad. För att tillgodose trafiksäkerhetsintressena finner länsstyrelsen dock behov ibland föreligga att få upplysningar för längre tid tillbaka än fem år, t. ex. om rattfylleribrott som ligger mer än fem år tillbaka i tiden. Härtill kommer att det för en riktig tillämpning av 22 § körkortslagen, både i den nuvarande och i den föreslagna lydelsen, är en förutsättning att tillgång finns till uppgifter om vad som tilldragit sig längre tillbaka i tiden än fem år. Varning får ju inte meddelas vid vissa rattonykterhetsbrott om körkortshavaren tidigare dömts för brott mot 4 § trafikbrottslagen. Oförändrade regler i 22 § förutsätter att uppgifter om trafiknykterhetsbrott följer körkortshavaren hela livet. Då detta synes orimligt borde slutsatsen bli att rehabiliteringstiden bestäms till förslagsvis tio år vid trafiknykterhetsbrott och att denna regel skall gälla både vid tillämpningen av 22 § körkortslagen och vid antecknandet av uppgifter i registerutdragen.

5.2.9 Kungl. Automobil Klubben: KAK förutsätter — — — att sådan arkivering av register anordnas att enskild person liksom hittills skall ha möjlighet att ta del av uppgifter om sig själv även för längre tid än de senaste fem åren. Detta är en förutsättning för att de utmärkelser för prickfri körning som tilldelas yrkesförare och privatbilister i fortsättningen skall kunna erhållas. Dessa har i icke obetydlig mån medverkat till höjd trafiksäkerhet.

5.2.10 Sveriges advokatsamfund: Utredningen har undersökt en femårig rehabiliteringstid beträffande uppgifter i trafikbrottsutdrag och registerutdrag. Enligt nu gällande regler får varning inte meddelas bl. a. om körkortsinnehavare som tidigare gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott på nytt gör sig skyldig till sådant brott. Om utredningens förslag följs, blir det inte möjligt att ur registerutdraget utläsa om vederbörande tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott, som ligger utanför femårsgränsen.

Därjämte kan det i vissa fall ifrågasättas om det inte vore lämpligt för en körkortsinnehavare att kunna dokumentera lång tids felfri körning. Detta synes i vissa fall ha betydelse för länsrättens avgörande i körkortsärenden.

5.3 Registrering av innehavare av utländska körkort

5.3.1 Rikspolisstyrelsen: Enligt utredningens förslag skall beträffande den som inte är bosatt i Sverige, registerblad sändas till länsstyrelsen i det län, där den registrerade förseelsen begåtts. Förslaget kan medföra tekniska och praktiska olägenheter. Exempelvis kan flera registerblad under samma aviseringsperiod komma att tillställas olika länsstyrelser beträffande en och samma person. Enligt styrelsens uppfattning bör i stället registerbladen angående ifrågavarande körkortshavare sändas till en och samma

länsstyrelse. förslagsvis länsstyrelsen i Stockholms län, såsom ursprungligen föreslagits av arbetsgruppen inom samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet.

5.3.2 *Datainspektionen*: Datainspektionen har inget att erinra mot att belastningar även beträffande utländska körkortsinnehavare registreras, men konstaterar att förslaget i denna del inte utformats på samma sätt som för svenska körkortshavare. Utlänning som inte tillstår att han innehar giltigt nationellt körkort och detta inte heller låter sig konstateras på annat sätt ådrar sig således inte någon belastningsregistrering i körkortsregistrets belastningsdel. I en sådan situation kan således en i och för sig likartad förseelse medföra olika registrering för olika personer.

Denna olikhet skulle kunna undvikas genom att utlänning vid kyrkobokföring i Sverige skall uppge innehav av nationellt körkort för registrering i CKR om han önskar åberopa sitt körkort som kompetensgrund. Möjligheten har diskuterats av körkortsutredningen men förkastats. Enligt datainspektionens mening medför dock alternativet med registrering av utländska körkortsinnehavare fördelar bl. a. ur rättvisesynpunkt.

5.3.3 *Länsstyrelsen i Hallands län* (yttrande från tjänstemän vid allmänna enheten): Länsstyrelsen delar i och för sig utredningens ståndpunkt att även brott och förseelser begångna av utländska körkortshavare bör registreras i Sverige. Länsstyrelsen är emellertid inte fullt på det klara med om utredningen verkligen menar att utländskt körkortsinnehav skall registreras även om vederbörande har svenskt körkort. En sådan registrering måste bedömas som onödig.

I motsats till utredningen anser länsstyrelsen att även uppgifter om vägrat godkännande av utländskt körkort m. m. bör registreras.

5.3.4 *Länsstyrelsen i Västmanlands län*: Länsstyrelsen anser det principiellt riktigt att innehavare av utländskt körkort behandlas på samma sätt som innehavare av svenskt körkort, när det gäller registreringsåtgärder och ingripanden med anledning av trafikförseelser. Länsstyrelsen ställer sig emellertid tveksam till om registreringen verkligen bör omfatta alla utlänningar. En begränsning till personer som är bosatta i Sverige, eller åtminstone har fast adress här, förefaller rimligare. För övriga innehavare av utländska körkort – vilka således vistas mera tillfälligt i Sverige – borde inte körkortsåtgärd komma i fråga, såvida man inte har starka skäl att vänta sig att vederbörande kommer att köra bil i Sverige. Länsstyrelsen har dåliga erfarenheter av handläggningen av mål om vägrat godkännande av utländskt körkort, i form av översättningsarbete, kommunikations- och delgivningsproblem.

1 Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs att 33 kap. 9 § brottsbalken skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

33 KAP.

9 §¹

Vid bestämmande av *straff* för brott av arbetstagare må hänsyn tagas till avskedande eller annan följd av brottet som är medgiven enligt arbetsavtalet eller enligt författning, som gäller för anställningsförhållandet, och må böter eller disciplinstraff som eljest skolat ådömas helt eftergivas.

Med arbetstagare likställs den som utövar uppdrag åt annan.

Föreslagen lydelse

Vid bestämmande av *påföljd* för brott av arbetstagare må hänsyn tagas till avskedande eller annan följd av brottet som är medgiven enligt arbetsavtalet eller enligt författning, som gäller för anställningsförhållandet, och må böter eller disciplinstraff som eljest skolat ådömas helt eftergivas. Med arbetstagare likställs den som utövar uppdrag åt annan.

Om en myndighet till följd av brott har meddelat eller kan antas komma att meddela ett beslut som innebär att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsverksamhet, får hänsyn på det sätt som anges i första stycket tas även till detta vid bestämmande av påföljd. Med myndighet likställs samfund och andra inrättningar, som enligt föreskrift i författning prövar frågor om auktorisation eller andra sådana frågor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

¹ Senaste lydelse 1975:667.

2 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1977: 477)

dels att 1, 2, 8–10, 15, 16, 18, 19, 21–23, 26, 32, 38 och 39 §§ samt rubrikerna närmast före 22 och 39 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

dels att i lagen skall införas tio nya paragrafer, 40–49 §§, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap.

Behörigheten att föra motorfordon eller terrängmotorfordon anges på följande sätt i körkort.

Bokstav	Behörighet	Bokstav	Behörighet
A	motorcykel (<i>för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år</i>)	A	motorcykel
B	personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn	B	personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn
C	tung lastbil	C	tung lastbil
D	buss	D	buss
E	släpfordon, oavsett antal och vikt	E	släpfordon, oavsett antal och vikt

Behörighet att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärkes i körkort med beteckningen TAXI.

2 §

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras *endast* av den som har körkort för fordonet. *Är till bil kopplat släpfordon* skall körkortsbehörigheten omfatta även detta.

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras av den som har körkort för fordonet. *Ett körkort med behörigheten A gäller dock för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har ett släpfordon kopplats till en bil* skall körkortsbehörigheten omfatta även detta.

Utan hinder av första stycket får lastbil, släpfordon eller buss föras

1. utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B,

2. med last eller passagerare i fall som avses under 1, om färden äger rum i samband med bärgning, repa-

2. med last eller passagerare i fall som avses under 1, om färden äger rum i samband med bärgning, repa-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ration eller liknande åtgärd beträffande fordonet *eller fordonståget* samt föraren har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år.

ration eller liknande åtgärd beträffande fordonet samt föraren *av det fordon som åtgärden avser* har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år.

3. i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.

Den vars körkort har återkallats får inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats. Sådant medgivande får avse en tid av högst tre år.

8 §

Vid meddelande av körkortstillstånd får föreskrivas villkor.

Körkortstillståndet gäller endast under en viss tid. I tillståndet får föreskrivas särskilda villkor för körkortet.

9 §

Körkort får utfärdas endast om körkortstillstånd har meddelats.

Körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd.

10 §

Körkort får ej utfärdas under tid då spärrtid som avses i 21 § löper.

Körkortet får inte lämnas ut under tid då spärrtid som avses i 21 § löper.

15 §

Körkort gäller ej,

1. innan det har lämnats ut,
2. om det har återkallats,
3. medan det är omhändertaget,
4. om det har ersatts med annat körkort.

I annat fall än som avses i första stycket är körkort ogiltigt, om det ej efter ansökan av körkortshavaren förnyas senast vid den tidpunkt under tionde året efter utfärdandet eller senaste förnyelsen som statens trafiksäkerhetsverk har bestämt. Sådant körkort får förnyas, om körkortshavaren ansöker därom inom ett år från det att kortet blev ogiltigt.

Ett körkort gäller inte

1. innan det har lämnats ut,
2. medan det är återkallat,
3. medan det är omhändertaget,
4. om det har ersatts med ett annat körkort.

Ett körkort blir också ogiltigt, om det inte efter ansökan av körkortshavaren förnyas senast vid den tidpunkt under tionde året efter utfärdandet eller senaste förnyelsen som trafiksäkerhetsverket har bestämt. Ett sådant körkort får förnyas, om körkortshavaren ansöker om det inom ett år från det att kortet blev ogiltigt.

16 §

Körkort skall återkallas,

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § samma lag och *personskada eller sådan sakskada som ej är ringa har uppkommit*,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § samma lag och *överträdelsen inte kan anses som ringa*,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn.

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av *ett* motordrivet fordon eller *en* spårvagn och *överträdelsen inte kan anses som ringa*,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

18 §

Beslut om slutlig återkallelse av körkort på grund av straffbelagd gärning får *ej* meddelas förrän frågan om straff har blivit avgjord genom dom som har vunnit laga kraft. *Vad som har sagts nu gäller dock ej*

1. om *omständigheterna* är sådana, att körkortshavaren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon,

2. om åklagare med stöd av 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning har meddelat beslut att ej tala å gärningen.

Ett beslut om slutlig återkallelse av *ett* körkort på grund av straffbelagd gärning får *inte* meddelas förrän frågan om straff har blivit avgjord genom dom som har vunnit laga kraft. *Detta gäller dock inte*

1. om körkortet har omhändertagits eller återkallats tills vidare och den spärrtid som bestäms upphör senast när beslutet meddelas,

19 §¹

Uppstår fråga om återkallelse av körkort och kan det på sannolika

Om det på sannolika skäl kan antas, att körkortet kommer att åter-

¹ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

skäl antagas, att körkortet kommer att återkallas slutligt, skall körkortet återkallas tills vidare.

Rör frågan återkallelse på grund av brott mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och hade föraren före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 0,8 promille, skall körkortet återkallas tills vidare.

Föreslagen lydelse

kallas slutligt, skall körkortet återkallas tills vidare.

21 §²

Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort med åberopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.

Inträffar under spärrtid omständighet som kan föranleda nytt beslut om sådan tid, får prövas om den redan bestämda spärrtiden skall förlängas. Sådan prövning sker efter ansökan. Ansökan skall göras före spärrtidens utgång. Prövningen avser sökandens förhållanden fram till tidpunkten för beslutet. Förlängning får ske med högst tre år vid varje ny prövning.

Vad som anges i andra stycket skall tillämpas på motsvarande sätt om det under spärrtiden har framkommit sådan omständighet som har inträffat före beslutet om spärrtid men inte har varit känd vid det tillfället.

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas ett körkort eller ett körkortstillstånd med stöd av 16 § 1–6 skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

² Ändringen innebär bl. a. att andra och tredje styckena upphävs.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Varning

Varning och erinran

22 §

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter att det finns särskild anledning att erinra honom om de krav som ställs på honom från trafiksäkerhetssynpunkt, får varning meddelas honom, om skäl för återkallelse ej föreligger.

Har körkortshavare brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men hade han ej före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för att beslut fattas om återkallelse av körkortet, om han ej tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag och omständigheterna är mildrande.

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter som avses i 16 § 2–6, får varning meddelas i stället för beslut om återkallelse, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om återkallelse eller varning inte kan komma i fråga men det finns särskild anledning till det, skall körkortshavaren erinras om de krav som ställs på en körkortshavare.

23 §³

Har körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller saknar han till följd av sjukdom, skada eller dylikt förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, omhändertages körkortet.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av motordrivet fordon

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

Om det misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordri-

³ Senaste lydelse 1978:94.

Nuvarande lydelse

eller spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden *omhändertages* körkortet sedan *analysbevis* har erhållits. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen *ej* till 0,8 promille, *får* om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, *körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag.*

Föreslagen lydelse

vet fordon eller *en* spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, *skall* körkortet *omhändertas*, sedan *analysbeviset* har erhållits. Är *det* fråga om *ett* brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen *inte* till 0,8 promille, *skall körkortet inte omhändertas* om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

26 §

Bestämmelserna om återkallelse, spärrtid, varning och underlåtelse av körkortsingripande m.m. i 16-22, 24 och 25 §§ tillämpas även i fråga om den som genom lagakraftvunnen dom utom riket har dömts till ansvar i sådant avseende som sägs i angivna lagrum.

Vid tillämpningen av denna lag jämnställs med svensk dom en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

32 §

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om förarutbildning och registrering *av fordonsförare*. Regeringen får även meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet.

Regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om förarutbildning och *om sådan registrering som behövs för tillämpningen av lagen*. Regeringen får även meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får för visst fall förordna om undantag från *bestämmelse* i denna lag.

Regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer får i *enskilda fall medge* undantag från denna lag.

38 §

Framföres fordon i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, skall polisman hindra fortsatt färd som *ej*

Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller *en* föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, skall polisman hindra fortsatt

Nuvarande lydelse

kan ske utan påtaglig fara för trafik-säkerheten eller annan olägenhet.

Domstolsförfarandet

Länsrätt prövar frågor som rör körkortsingripanden i de fall som anges i särskild författning.

I mål som avses i första stycket har domstolen samma befogenhet som länsstyrelsen har när den handlägger ett körkortsärende.

Finns det anledning att anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden, får länsstyrelsen eller domstolen höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

Domstolens beslut om varning eller återkallelse skall delges den som beslutet rör. Mot beslut om varning enligt denna lag får talan inte föras.

Föreslagen lydelse

färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet.

Förfarandet i körkortsomål m. m.39 §⁴

Länsstyrelsen prövar frågor om meddelande av körkortsstillstånd och utfärdande av traktorkort.

Länsstyrelsen prövar också andra frågor om körkort. Dessa framgår av föreskrifter som regeringen beslutar.

Om länsstyrelsen finner anledning anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden, får länsstyrelsen höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

40 §

Länsrätten prövar mål om återkallelse av körkort, körkortsstillstånd och traktorkort och mål om vägran att godkänna ett utländskt körkort.

41 §

Mål som avses i 40 § anhängiggörs i länsrätten genom ansökan.

Om ett körkort eller ett traktorkort är omhändertaget enligt 23 §, anhängiggörs målet genom anmälan. I sådana mål får länsrätten pröva om körkortet eller traktorkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. En sådan prövning skall alltid göras om en part begär det.

42 §

I mål enligt denna lag får domstolen förelägga den enskilde par-

⁴ Lydelse enligt förslag i prop. 1979/80: 1.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ten att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Domstolen får också — under de förutsättningar som anges i 39 § tredje stycket — höra socialnämnden.

43 §

Beslutar domstolen om återkallelse, får domstolen samtidigt förordna att ett godkänt förarprov skall avläggas innan körkortet eller traktorkortet får lämnas ut till föraren efter spärrtidens utgång. Om det begärs, skall domstolen också pröva frågan om ett sådant medgivande som avses i 2 § tredje stycket.

44 §

Beslutar domstolen inte om återkallelse, får domstolen meddela föraren varning eller erinran enligt 22 §. Domstolen får också meddela särskilda villkor för körkortet eller traktorkortet och besluta att en förnyad personutredning skall göras vid en senare tidpunkt. Gäller målet återkallelse av ett körkortstillstånd, får domstolen förlänga giltighetstiden för tillståndet.

45 §

Ett beslut om återkallelse, varning eller erinran skall delges den som beslutet rör.

46 §

Ett föreläggande som avses i 42 § får överklagas endast i samband med talan mot beslut i själva målet.

Ett beslut om erinran får inte överklagas av den enskilde parten. Ett beslut i fråga om förlängning av giltighetstiden för ett körkortstillstånd får inte heller överklagas.

47 §

I varje län skall det finnas minst ett allmänt ombud som för det allmännas talan i sådana mål som

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

avses i 40 §. För ett allmänt ombud skall det finnas en ersättare.

Det allmänna ombudet har samma utredningsbefogenheter som domstolen har enligt denna lag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förordnar allmänt ombud och ersättare för denne samt meddelar de närmare föreskrifter som behövs i fråga om ombudets verksamhet.

48 §

Det allmänna ombudet får överklaga länsrättens och kammarrättens beslut i sådana mål som avses i 40 § om inte något annat sägs i denna lag. Talan får föras även till den enskilde partens förmån.

49 §

Besvärshandlingen från det allmänna ombudet skall ha kommit in till den domstol som har att pröva besvären inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Har en part anfört besvär över ett beslut, får även motparten föra talan mot beslutet, trots att besvärstiden har gått ut. Besvärshandlingen skall dock ha kommit in inom en vecka från utgången av den tid inom vilken den första besvärshandlingen skulle ha getts in. Återkallas eller förfaller den första besvärstalan, är även den senare besvärstalan förfallen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981. Bestämmelserna i 39 § tredje stycket och 42 § andra meningen träder dock i kraft den dag regeringen bestämmer.

Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 14 och 18 §§ lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §²

Länsrätt prövar

1. mål enligt skatte-, taxerings-, upphörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar,

2. mål enligt socialtjänstlagen (1979: 000), lagen (1979: 000) med särskilda bestämmelser om vård av unga, utlänningslagen (1954: 193), smittskyddslagen (1968: 231) och lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken,

3. såvitt gäller svenskt körkort, trafikkort eller traktorkort, mål om varning eller återkallelse och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad där- om är särskilt föreskrivet.

2. mål enligt socialtjänstlagen (1979: 000), lagen (1979: 000) med särskilda bestämmelser om vård av unga, utlänningslagen (1954: 193), smittskyddslagen (1968: 231), lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977: 477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken.

18 §³

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,

2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt samt vid sådant förhör i ärende enligt utlänningslagen (1954: 193) som begärts med stöd av 40 § samma lag,

3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,

4. vid beslut, såvitt gäller svenskt körkort, trafikkort eller traktorkort, om återkallelse tills vidare eller, såvitt gäller utländskt körkort, om vägran tills vidare att godkänna körkortet, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas,

4. vid beslut om återkallelse tills vidare av ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort eller om vägran tills vidare att godkänna ett utländskt körkort, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas.

¹ Lagen omtryckt 1979: 165.

² Lydelse enligt förslag i prop. 1979/80: 1.

³ Lydelse enligt förslag i prop. 1979/80: 1.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsuttent rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömande av vite,

2. mål enligt bevissäkringslagen (1975: 1027) för skatte- och avgiftsprocessen, enligt lagen (1978: 880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringslagen (1956: 623),

3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1979: 000) med särskilda bestämmelser om vård av unga,

4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt,

5. mål om uppdelning av taxeringsvärde enligt 8 § 3 mom. sista stycket kommunalskattelagen (1928: 370),

6. mål som avser ändring av taxerad inkomst med högst 500 kronor,

7. mål enligt skatte- och taxeringsförfattningarna i vilket beslutet överensstämmer med parternas samstämmiga mening,

8. mål om rättshjälp genom offentligt biträde i ett ärende hos en annan myndighet,

8. mål enligt körkortslagen (1977: 477), om beslutet innebär att varning eller erinran meddelas eller om det är uppenbart att ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort skall återkallas eller att ett utländskt körkort inte skall godkännas,

8. mål i vilket saken är uppenbar.

9. mål i vilket saken är uppenbar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1980-03-31

Närvarande: justitierådet Holmberg, regeringsrådet Hellner, justitierådet Persson.

Enligt lagrådet den 28 februari 1980 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 14 februari 1980 har regeringen på hemställan av statsrådet Adelson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i brottsbalken,
2. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Hans Bengtsson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i brottsbalken

Det nya stadgandet i 33 kap. 9 § andra stycket har föreslagits närmast med tanke på körkortsåterkallelser med anledning av brott. I motiveringen har getts exempel också på åtskilliga andra beslut som kan medföra hinder eller intrång i yrkes- eller näringsverksamhet och som alltså skall kunna beaktas vid bestämmandet av påföljd. Som lagtexten är utformad kan det emellertid ifrågasättas om inte stadgandet fått ett betydligt vidare tillämpningsområde än som kan utläsas av motiveringen. Eftersom den i inledningen till stadgandet begagnade termen "myndighet" omfattar domstol och i förevarande sammanhang även den domstol som skall bestämma påföljden (jämför vad som i motiveringen sägs om näringsförbud) går synbarligen även ett häktningsbeslut in under stadgandet. Också ett beslut om reseförbud — vare sig det meddelas av undersökningsledaren, åklagaren eller rätten — torde kunna omfattas av stadgandet, liksom ett anhållningsbeslut. Det kan ifrågasättas om inte stadgandet också kan anses innebära, att vid bestämmande av ny påföljd enligt 34 kap. 1 § 3 brottsbalken hänsyn kan tas till att den tidigare domen medfört hinder eller intrång i gärningsmannens yrkes- eller näringsverksamhet.

I och för sig är det ingen nyhet att domstolar vid bestämmandet av påföljd för brott också kan beakta andra för gärningsmannen negativa följder av brottet. Det förekommer exempelvis att domstolarna vid val av

påföljd resonerar så, att de individualpreventiva skäl som föreligger i ett visst fall får väga över och föranleda kriminalvård i frihet, eftersom de allmänpreventiva synpunkterna i huvudsak tillgodosetts genom att gärningsmannen hållits häktad i målet under lång tid.

Även om de nya bestämmelserna alltså inte innebär något principiellt nytt i nu berört hänseende kan det ifrågasättas, om det är lämpligt att utforma stadgandet så att det kommer att innefatta också beslut av det slag som nu har angetts. Eftersom stadgandet uttryckligen gäller endast beslut som innebär hinder och svårigheter i yrkes- eller näringsverksamhet kan inte bortses från risken för motsatsslut. Vad särskilt gäller anhållnings- och häktningsbeslut kan också uppkomma en viss kollision med avräkningsreglerna i 33 kap. 5–8 §§ brottsbalken. Även gränsdragningen mot lagen (1974: 515) om ersättning vid frihetsinskränkning kan möjligen i vissa fall vålla problem. Å andra sidan är det förenat med svårigheter att finna en avgränsning av stadgandets tillämpningsområde som inte medför en olämplig läsning av domstolarnas handlingsfrihet.

Som framgår av det anförda har det nya andra stycket i vissa avseenden ett betydligt större tillämpningsområde än första stycket i paragrafen, vilket avser enbart brott av arbetstagare. Den föreslagna ordningsföljden mellan styckena kan därför diskuteras. Vidare kan den hänvisning som i andra stycket sker genom orden "på det sätt som anges i första stycket" inte anses godtagbar. I första stycket "anges" i det avseende som här åsyftats endast att böter eller disciplinstraff som eljest skolat ådömas får helt efterges. Bättre är då att skriva "avses" i stället för "anges" men hela hänvisningen kan också avvaras. För övrigt framgår det av uttalanden i motiveringen att t.ex. ett beslut i körkortsfrågan skall kunna påverka ett bötesstraff endast när brottet förskyller ett särskilt högt sådant straff; det synes överhuvudtaget inte vara tänkt att ett bötesstraff skulle kunna efterges helt.

Även i andra hänseenden än det senast berörda förekommer i motiveringen uttalanden som ger en delvis annan innebörd åt stadgandet än den som följer av lagtexten. Som exempel kan nämnas att det i motiveringen anförts, att det inte bör komma i fråga att ta hänsyn till ett beslut, som ännu inte meddelats, annat än om det med stor sannolikhet kan förutses att beslutet kommer att meddelas. Detta måste anses innefatta ett krav på en högre grad av sannolikhet än som ligger i lagtextens uttryck "kan antas komma att meddela". Om intentionerna i motivuttalandena skall följas synes man därför böra välja någon annan formulering i lagtexten.

Vissa erinringar kan således riktas mot det föreslagna stadgandet från både systematisk och saklig synpunkt. Enligt lagrådets mening kan en tillfredsställande lösning av frågan hur man vid bestämmandet av påföljd skall kunna beakta andra för gärningsmannen menliga följder av brottet knappast nås på annat sätt än inom ramen för en allmän översyn av påföljds- och straffmätningssystemet. En mera genomgripande reform vad

gäller principerna för påföljdsval och straffmätning kan bli resultatet av det utredningsarbete som bedrivs av de i remissprotokollet nämnda fängelsestraff- och frivårdskommittéerna. Att nu genomföra den föreslagna ändringen i brottsbalken skulle kunna innebära ett föregripande av detta utredningsarbete. Det bör också nämnas att även gällande bestämmelser i 33 kap. 9 § brottsbalken nu är föremål för en översyn. Även om remissförslaget synes vara avsett som ett provisorium i väntan på en mera omfattande reform möter det betänkligheter att i brottsbalken införa ett stadgande som inte är tillräckligt belyst i fråga om regleringens innebörd, räckvidd och konsekvenser. Eftersom domstolarna inom givna ramar redan har stor frihet vid valet av påföljd och utmätandet av straff, synes också behovet av en lagreglering av föreslagen art kräva mera ingående överväganden än som ligger till grund för förslaget.

Om man däremot tar fasta på att det främsta syftet med remissförslaget är att för vissa situationer rikta uppmärksamheten på att körkortsåterkallelser bör beaktas vid bestämmandet av påföljd för trafikbrott, bör det kunna övervägas att regleringen får begränsas just till dessa fall och att den får sin plats i trafikbrottslagen. En sådan lösning – även här som ett provisorium – skulle enligt lagrådets mening vara lättare att acceptera än den väsentligt mera vittsyftande som remissförslaget innebär. Till trafikbrottslagen skulle då som 6 § kunna fogas ett nytt stadgande med förslagsvis följande avfattning: "Vid bestämmande av påföljd för ett brott enligt denna lag får hänsyn tas till ett beslut om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon som har meddelats eller som det finns grundad anledning anta kommer att meddelas till följd av brottet och som innebär att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsverksamhet."

Med denna lydelse kommer stadgandet visserligen att omfatta även de bestämmelser i lagen som endast avser bötesbrott (jämför vad som i remissprotokollet anförts om att bötesstraff i princip inte hör få påverkas av beslut om körkortsåterkallelser m. m.). Det finns dock knappast tillräcklig anledning att komplicera lagtexten ytterligare genom en uttrycklig begränsning till vissa lagrum. Uttrycket återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon får här omfatta, förutom återkallelse av körkort och traktorkort, också vägran att godkänna utländskt körkort.

Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

18, 19 och 24 §§

Vissa av de omständigheter som grundar återkallelse av körkort enligt 16 § körkortslagen är brott. För att förvaltningsdomstol såsom återkallande myndighet inte skall gå in i en prövning av skuldfrågan i samband med sin handläggning av mål om återkallelse har såväl i gällande lag som i det remitterade förslaget upptagits en regel att beslut om slutlig återkallelse

inte får meddelas förrän frågan om straff blivit avgjord genom dom som vunnit laga kraft.

Tanken att en lagakraftätagande dom i ansvarsfrågan skall vara bindande vid återkallelseprövningen i frågan om brott föreligger är så fundamental i sammanhanget att den bör komma till direkt uttryck i lagtexten i stället för att som nu framgå indirekt genom det sätt varpå tidsförhållandet mellan brottmålsdom och återkallelsebeslut reglerats. Vad nu sagts med avseende på brottmålsdom gäller i lika mån åklagares beslut om åtalsunderlåtelse.

Mot förslaget i remissen att innehållet i nuvarande punkt 1 i 18 § utgår har lagrådet ingen erinran. Som ny punkt 1 föreslås i remissen en regel med syfte att komma till rätta med olägenheterna av att körkort kan vara interimistiskt återkallat i avvaktan på lagakraftvunnen dom i ansvarsfrågan så länge att den spärrtid, som bestäms vid den slutliga återkallelsen, blir kortare än den tid som körkortshavaren redan interimistiskt varit fråntagen rätten att föra motorfordon. Den föreslagna regeln utgår från den berörda tidsmässiga regleringen av återkallelsebeslutet i förhållande till brottmålsdomen. Om, såsom lagrådet förordar, den nödvändiga samordningen mellan avgörandena sker genom att brottmålsdomen görs materiellt bindande för återkallelseprövningen, måste en annan lösning sökas på problemet med fördröjningen av den slutliga återkallelsen av körkort, när brottmålsdomen dröjer längre än spärrtiden.

I de fall då körkortshavaren varit fråntagen sitt körkort enligt interimistiskt beslut lika länge som eller längre än den spärrtid som bestäms vid den slutliga återkallelsen ter det sig föga ändamålsenligt att på nytt förordna om återkallelse och att i samband därmed bestämma en spärrtid. Någon spärr-effekt har spärrtiden då förvisso inte; eftersom den i sin helhet ligger i det förflutna blir det i själva verket endast fråga om att retroaktivt sätta en beteckning på den tid körkortshavaren visserligen varit körkortshavare (och därmed hindrad att få ett nytt körkort) men fråntagen rätten att göra bruk av sitt körkort. Också återkallelsebeslutet framstår i denna situation som skäligen meningslöst eftersom – beroende på vad verkställighetsföreskrifterna innehåller – det gamla körkortet omedelbart skall återställas till körkortshavaren eller nytt körkort kan förvärfvas av honom utan ytterligare karens. I stället för den nuvarande ordningen vill lagrådet föreslå att för de fall, då behov av interimistisk återkallelse kan föreligga, nämligen fallen enligt 16 § 1–7, återkallelse på samma sätt som nu skall ske tills vidare men att giltighetstiden för sådana interimistiska återkallelsebeslut, som grundar sig på misstanke om brottslig gärning, begränsas enligt vad som gäller för spärrtid enligt 21 §. Med en sådan ordning vinnes att, om lagakraftätagande avgörande i brottmålet inte föreligger vid utgången av den tid som motsvarar spärrtiden vid det misstänkta brottet, körkortshavaren återfår möjligheten att föra motorfordon lika tidigt som om spärrtid hade gällt. Blir däremot ansvarsfrågan avgjord slutligt under det interimistiska återkallelsebeslutets giltighetstid, kan frågan om slutlig återkallelse tas upp till

avgörande och en spärrtid som är längre än den interimistiska återkallelsetiden bestämmas, om det behövs. Från spärrtiden bör liksom nu avräknas den tid som körkortshavaren varit fråntagen rätten att föra motorfordon. Denna avräkning torde inte kräva reglering i lag. I verkställighetsföreskrifter bör sålunda kunna föreskrivas att tid, varunder körkortet varit interimistiskt återkallat eller varit omhändertaget, räknas som spärrtid.

I de fall då ansvarsfrågan avgörs slutligt först efter utgången av det interimistiska återkallelsebeslutets giltighetstid — och körkortshavaren alltså redan återfått möjlighet att föra motorfordon — kan det tänkas att en längre spärrtid befinnes vara påkallad än den tilländalupna interimistiska återkallelsetiden. Slutlig återkallelse bör då kunna beslutas jämte en spärrtid som sträcker sig framåt i tiden, men det säger sig självt att det måste vara endast i undantagsfall som en sådan åtgärd skall kunna vara påkallad av trafiksäkerhetsskäl. Vanligare torde vara att det lagakraftvunna brottmålsavgörandet endast bekräftar riktigheten av den bedömning som föranledde det interimistiska återkallelsebeslutet med dess tidsbestämning. I detta läge bör det finnas möjlighet att förordna att ytterligare ingripande ej skall ske, dvs. beslut om slutlig återkallelse och om spärrtid bör kunna underlåtas. Blir avgörandet i brottmålet frikännande kan självfallet någon retroaktiv rehabilitering av körkortshavaren inte ske. Viktigt är emellertid då att inga registreringar av den interimistiska återkallelsen kvarstår till men för körkortshavarens rätt i framtiden att ha körkort.

Om det under giltighetstiden för ett interimistiskt återkallelsebeslut blir känt att körkortshavaren har eller sannolikt har någon ytterligare belastning som kan förutses påverka spärrtiden bör det interimistiska återkallelsebeslutets giltighetstid förlängas. Något särskilt stadgande härom torde inte erfordras då det ligger i den interimistiska karaktären av beslutet att det under sin giltighetstid kan ändras genom att annat förordnas.

Det kan anmärkas att inget hindrar att man i verkställighetsföreskrifter för in krav på förarprov för de fall då en tilländalupen interimistisk återkallelsetid enligt den förordade ordningen är så lång att körkortshavarens körförmåga kan antas ha blivit nedsatt. Har i sådant fall körkort återlämnats efter förarprov kan det knappast komma i fråga att ett nytt återkallelsebeslut meddelas; situationen är typisk för ett förordnande att ytterligare ingripande inte skall ske i anledning av det lagakraftvunna avgörandet i brottmålet.

Behov av interimistisk återkallelse kan som förut sagts föreligga i fall som avses i 16 § 7., dvs. när körkortshavarens körförmåga antas vara nedsatt av medicinska orsaker. I sådana fall bör någon viss giltighetstid för det interimistiska återkallelsebeslutet inte bestämmas; någon spärrtid beslutas då inte vid den slutliga återkallelsen. Något förordnande att ytterligare körkortsingripande inte skall ske kan heller inte aktualiseras. Det synes emellertid inte nödvändigt att komplicera utformningen av den lag-

text som skall ge grund för underlåtelse av ytterligare körkortsingripande med ett undantag för denna situation. Däremot kan det vara ändamålsenligt att utforma stadgandet på sådant sätt att ytterligare körkortsingripande kan underlåtas inte bara i återkallelsefall utan också om någon genom körkortets omhändertagande enligt 23 § varit fråntagen rätten att föra motorfordon under minst så lång tid som motsvarar tillämplig spärrtid men interimistiskt återkallelsebeslut av en eller annan anledning uteblivit.

Det nya stadgandet om underlåtelse av ytterligare körkortsingripande synes lämpligen kunna tas in som ett första stycke i 24 §, vars nuvarande lydelse därvid får bilda paragrafens andra stycke.

I enlighet med det anförda vill lagrådet förorda följande lydelse av 18, 19 och 24 §§.

18 §

Till grund för återkallelse av körkort till följd av brottslig gärning skall beträffande frågan huruvida brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller åklagares beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning att ej tala å gärningen.

19 §

Ett körkort skall återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas på någon av de grunder som avses i 16 § 1–7. Grundas beslutet på misstanke om brottslig gärning, skall beslutets giltighetstid begränsas enligt vad som gäller för spärrtid enligt 21 §.

24 §

Om behörigheten att föra motordrivet fordon varit fråntagen en körkortshavare med stöd av 19 eller 23 § under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får i mål om återkallelse av körkortet förordnas att ytterligare ingripande inte skall ske.

Föreligger synnerliga — — — (= nuv. 24 §) — — — i stället.

Godtages vad lagrådet nu föreslagit bör ingressen till lagförslaget jämkas.

22 §

Det i tredje stycket i denna paragraf föreslagna institutet erinran motsvarar den s. k. självständiga varningen, varom regler nu finns i 22 § första stycket. Erinran innebär, liksom den självständiga varningen, endast ett påpekande till körkortshavaren om vad trafiksäkerheten kräver. En erinran skall inte antecknas i körkortsregistret och saknar överhuvudtaget självständig rättsverkan. Enligt förslaget skall erinran kunna meddelas av det allmänna ombudet men också av rätten, om den i ett körkortsmål finner att återkallelse eller varning inte kan komma i fråga. Har rätten meddelat en erinran kan körkortshavaren inte överklaga detta. Däremot föreslås att det allmänna ombudet skall kunna fullfölja talan i ett sådant fall. Till det sist sagda kan anmärkas att vad ombudet då i själva verket överklagar är rättens beslut att inte bifalla hans framställning om återkallelse eller varning.

Det måste anses vara en för domstolar främmande uppgift att göra till intet förpliktande påpekanden av den art som det föreslagna institutet erinran skulle innebära. Det kan också med fog göras gällande att en körkortshavare, som varit föremål för utredning om återkallelse av hans körkort och stått som part i ett mål om återkallelse, redan härigenom fått en tillräckligt verksam påminnelse om en körkortshavares ansvar. Lagrådet är därför närmast böjt för att avstyrka förslaget i denna del. Däremot kan det finnas skäl för att det allmänna ombudet, om utredningen rörande ett ifrågasatt körkortsingripande leder till att förutsättningar för återkallelse eller varning bedöms inte föreligga, får en möjlighet att, i stället för att bara låta saken bero, rikta en erinran till körkortshavaren om de krav som ställs på honom i denna egenskap. Närmare regler härom kan emellertid meddelas av regeringen med stöd av 32 § i remissförslaget.

Med hänsyn till det anförda vill lagrådet förorda att bestämmelserna om erinran utmönstras ur lagförslaget. Detta skulle innebära att tredje stycket i 22 § samt vad som sägs om erinran i 44–46 §§ utgår. Någon ändring av nuvarande rubrik före 22 § blir ej aktuell. Även i den föreslagna lydelsen av 18 § tredje stycket 8 lagen om allmänna förvaltningsdomstolar krävs en följdändring.

39 §

Avgörandet av om de lämplighetskrav som körkortslagstiftningen uppställer är uppfyllda skall ske efter en nyanserad och individualiserad bedömning. När det gäller prövningen av förare har vid de nuvarande bestämmelsernas tillkomst kraftigt betonats att nykterhetsförhållandena måste särskilt uppmärksammas och att avkall på skötsamhet i nykterhets hänseende som ett krav på innehav av körkort inte får göras. I körkortslagen kommer dessa överväganden till uttryck i 7 § andra stycket och 16 § 5. För att de myndigheter som har att handlägga körkortsfrågor skall kunna göra den prövning som sålunda förutsatts, är det nödvändigt att de har tillgång till ett så fullständigt utredningsmaterial som förhållandena medger.

I remissprotokollet behandlas frågan hur utredning i körkortsärenden skall införskaffas. Bl. a. redovisas förslag som har framlagts i proposition 1979/80: 1 Om socialtjänsten, innebärande att polismyndighet inte skall inhämta yttrande från socialnämnd i körkortsärenden och att socialnämnd inte skall ha någon rapporteringsskyldighet beträffande körkortshavare. Enligt förslag i propositionen skall i 39 § körkortslagen införas en bestämmelse om länsstyrelses eller domstols rätt att höra socialnämnd. Bestämmelsen, som upptages också i det nu remitterade förslaget (39 § tredje stycket, 42 § andra meningen; se även 47 § andra stycket), utsäger att om länsstyrelsen (eller rätten) finner anledning anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden, länsstyrelsen (rätten) får höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse.

se för ärendets avgörande. I motiveringen till stadgandet framhålles, att socialnämnden får höras endast om det finns en särskild anledning till det; först om en begången förseelse eller någon annan anmärkning ger anledning till det får myndigheterna inom socialtjänsten höras.

Till vad sålunda uttalas får lagrådet anföra följande. För att körkortslagstiftningens syfte att medverka till ett stärkande av trafiksäkerheten skall tillgodoses bör, såsom redan antytts, möjligheterna att införskaffa erforderlig utredning i körkortsärenden vara så vida som möjligt. Från denna utgångspunkt förefaller lämpligheten av det nu framlagda förslaget kunna ifrågasättas. Det kan knappast förutsättas att socialtjänstens myndigheter inte skulle kunna lämna upplysningar av betydelse i andra fall än de i vilka enligt förslaget hörande skall få ske. Den tillämpning som stadgandet enligt motivuttalandena avses få innebär därför en begränsning av utredningsmöjligheterna. Vägledande för utredningsarbetet bör emellertid vara den princip som kommer till uttryck i 8 § förvaltningsprocesslagen: ärendet skall bli så utrett som dess beskaffenhet kräver. Det innebär att körkortsmyndigheterna bör kunna inhämta yttrande från socialnämnden utan annan begränsning än den som följer av den allmänna grundsatsen att onödigt utredning ej skall införskaffas.

Vad nu sagts innebär inte att yttrande obligatoriskt skall inhämtas från socialnämnd i varje körkortsärende. Fråga om återkallelse av körkort torde inte uppkomma om inte någon omständighet inträffat som kommit till körkortsmyndighetens kännedom. Huruvida denna omständighet bör föranleda att socialnämnden höres får bli beroende av myndighetens bedömning. Är det fråga om förhållande som medför att återkallelse obligatoriskt skall ske – 16 § 1 körkortslagen – kan ytterligare utredning knappast bli aktuell annat än om tillämpning av 24 § kommer i fråga. I åtskilliga andra fall måste förhållandena också vara sådana att det är uppenbart att någon utredning genom socialnämnden inte är påkallad. När det gäller frågor om meddelande av körkortstillstånd synes läget vara ett annat. Prövningen skall då avse, bl. a., om sökanden är känd för nyktert levnadssätt. För denna bedömning – som närmast anger att positivt sådant uttalande skall kunna göras – synes anledning att fråga socialnämnd inte sällan kunna föreligga.

De synpunkter som nu anlagts motiverar att stadgandet inte utformas så restriktivt som i förslaget, utan ges förslagsvis det innehållet att socialnämnden får höras om länsstyrelsen finner det erforderligt för utredning av någons nykterhetsförhållanden.

Hänsynen till andra intressen än dem som körkortslagstiftningen skall tillgodose kan, såsom anföres i propositionen 1979/80: 1, tala för en begränsning av socialnämndens skyldighet att lämna upplysningar. Det gäller främst intresset av att menlig inverkan på de sociala myndigheternas möjligheter att hjälpa alkohol- och narkotikamissbrukare undvikas. I detta hänseende synes emellertid en sådan vidgning av möjligheten att höra

socialnämnden i körkortsärenden, som här ansetts vara motiverad i trafik-säkerhetens intresse, knappast kunna ha någon betydelse. Det kan för övrigt anmärkas att den som – frivilligt – söker körkortstillstånd rimligen inte kan ha anledning motsätta sig att de prövande myndigheterna undersöker om hans förhållanden är sådana att lagens krav för bifall är uppfyllda.

Om vad här anförts inte skulle föranleda någon ändring av det föreslagna stadgandets innehåll, bör avfattningen av stadgandet i varje fall jämkas så, att sista satsen – ”om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande” – utgår. Att socialnämnden inte skall höras i fall då ett yttrande är utan betydelse – oberoende av dess innehåll – är självklart och behöver inte utsägas. Om avsikten är att yttrande skall inhämtas endast då socialnämnden har upplysningar att lämna, synes hela stadgandet vara utan mening eftersom länsstyrelsen knappast kan i förväg ha kännedom om vad socialnämndens yttrande kommer att innehålla.

40 §

Meningen med denna paragraf är att uttömmande ange vilka kategorier av mål som det ankommer på länsrätt såsom första instans att handlägga.

När ett allmänt ombud ansöker hos länsrätten om ett körkortsingripande skall han, som förfarandet är tänkt, inte precisera sitt yrkande närmare än att avse just ett sådant ingripande; detta kan innebära antingen en återkallelse eller en varning. Rätten är alltså vid valet mellan återkallelse och varning inte bunden av annat än reglerna i 16 och 22 §§ i förslaget. När i lagtexten talas om mål om återkallelse av körkort omfattar detta därför också varning. Även en omprövning enligt 25 § körkortslagen av ett beslut om återkallelse måste anses gå in under uttrycket ”mål om återkallelse”.

Enligt 25 § kan vidare en fastställd spärrtid sättas ned. Om spärrtiden fastställts i samband med att ett körkort eller körkortstillstånd återkallats (se 21 § i det remitterade förslaget), skall frågan om nedsättning handläggas av länsrätten. Genom en ansökan som enbart avser nedsättning uppkommer ett självständigt mål. Ett sådant mål kan inte anses röra återkallelse. Detta nödvändiggör en komplettering av uppräknningen i 40 §, så att också denna målgrupp kommer med, förslagsvis genom att orden ”mål om nedsättning av spärrtid efter återkallelse” läggs till närmast efter ”traktorkort”.

Vidare torde tillägg böra göras om mål om återkallelse enligt 20 § första stycket 2.

41 §

Enligt denna paragraf i det remitterade förslaget skall olika sätt – ansökan och anmälan – gälla för anhängiggörande av talan om återkallelse av körkort och traktorkort beroende på om körkortet eller traktorkortet är omhändertaget enligt 23 § eller ej. Reglerna för vad som skall ske med

körkortet eller traktorkortet efter anhängiggörandet av återkallelsefrågan är emellertid desamma vare sig omhändertagande förekommit eller ej. Något skäl för differentierade anhängiggörandeformer finns därför inte. Med hänsyn till att införandet av allmänt ombud i körkortsmål etablerar en tvåpartssituation synes det ligga närmast till hands att som form för anhängiggörandet välja ansökan. Lagrådet föreslår att 41 § utformas i enlighet härmed.

Bestämmelserna i 19 § är såväl i det remitterade förslaget som i lagrådets förslag så utformade att det interimistiska ingripandet är obligatoriskt, när de i paragrafen angivna förutsättningarna är för handen. Någon möjlighet att underlåta prövning om interimistisk återkallelse skall ske finns inte. Mot 19 § strider följaktligen den under 41 § föreslagna föreskriften att länsrätten får pröva om ett omhändertaget körkort eller traktorkort skall återkallas tills vidare eller återställas. Det saknas också av samma skäl utrymme för en föreskrift som den i samma paragraf föreslagna att prövning alltid skall ske om part begär det. Däremot kan det vara motiverat att här ge en föreskrift att prövning av frågan om interimistisk återkallelse skall ske utan dröjsmål, när körkort eller traktorkort är omhändertaget.

I enlighet med det anförda föreslår lagrådet att 41 § andra stycket ges det innehållet att om ett körkort eller ett traktorkort är omhändertaget enligt 23 § länsrätten skall utan dröjsmål pröva om körkortet eller traktorkortet skall återkallas tills vidare eller återställas.

44 §

Av vad lagrådet anfört vid 40 § framgår att rätten i ett mål om återkallelse av körkort har att, om talan inte lämnas utan bifall, antingen förordna om återkallelse eller, under de förutsättningar som anges i 22 §, meddela varning. Någon ytterligare regel som ger rätten befogenhet att meddela varning – såsom föreslagits i första meningen i förevarande paragraf – behövs alltså inte. Inte heller när det gäller erinran krävs någon sådan regel utöver vad som följer av andra bestämmelser i förslaget. Godtas vad lagrådet föreslagit vid 22 § skall under alla omständigheter vad som i 44 § sägs om erinran utgå.

Lagrrådet föreslår att paragrafen får följande avfattning: "Om rätten i ett mål om återkallelse av körkort, körkortstillstånd eller traktorkort beslutar att återkallelse inte skall ske, får rätten meddela särskilda villkor för körkortet eller traktorkortet eller besluta – – (remitterade förslaget) – – körkortstillstånd får rätten förlänga giltighetstiden för tillståndet."

45 §

Varken i gällande körkortslag eller i det remitterade förslaget till ändringar däri finns några bestämmelser om i vilken utsträckning beslut enligt lagen skall lända till efterrättelse även om de inte vunnit laga kraft. Allmänna förvaltningsrättsliga principer torde vid sådant förhållande vara

tillämpliga. Sålunda torde det följa av en sådan allmän princip att ett beslut, varigenom körkortstillstånd meddelats, länder till omedelbar efterrättelse. Det ligger också i sakens natur att beslut om omhändertagande av körkort är omedelbart verkställbart, liksom interimistiska beslut. Däremot kan det i vissa fall av återkallelse av körkort eller traktorkort te sig tveksamt om återkallelsebeslutet utan särskild föreskrift därom länder till omedelbar efterrättelse, exempelvis när ingripandet grundas på körkorts-havarens personliga förhållanden i allmänhet enligt vad som sägs i 16 § 6. Särskilt om återkallelseförfarandet, såsom nu föreslås, anordnas kontradiktoriskt inför förvaltningsdomstol blir det näraliggande att i fråga om verkställbarheten av domstolens avgöranden dra paralleller med vad som gäller i fråga om allmän domstols avgöranden. En uttrycklig regel som medför att återkallelsebeslut skall lända till omedelbar efterrättelse synes därför ändamålsenlig. Om regeln begränsas till att avse endast återkallelsebeslut finns emellertid risk för det motsatsslutet att andra beslut enligt lagen måste avvakta laga kraft för att kunna tillämpas. En sådan ordning är inte åsyftad. Endast i undantagsfall torde det vara motiverat att avvakta laga kraft för att beslut över huvud taget enligt lagen skall lända till efterrättelse. Huvudregeln bör därför vara att besluten länder till omedelbar efterrättelse men den beslutande myndigheten bör ha möjlighet att förordna annat.

I enlighet med det anförda föreslår lagrådet att som ett andra stycke i 45 § förs in ett stadgande att beslut enligt lagen länder till efterrättelse omedelbart om inte annat förordnas.

Jämför också vad lagrådet anför vid 22 § beträffande erinran.

46 §

Godtas vad lagrådet föreslagit vid 22 § skall första meningen i andra stycket i 46 § utgå. Som en följd härav bör ordet "heller" i andra meningen strykas. Dessutom vill lagrådet föreslå den jämkningen av första stycket att orden "beslut i själva målet" byts ut mot "det beslut varigenom målet avgörs".

47 och 48 §§

Enligt förslaget skall ett tvåpartssystem införas i körkortsmälen. Det allmännas talan skall föras av allmänt ombud. Lagrådet tillstyrker förslaget i denna del.

Beträffande utformningen av bestämmelserna om allmänt ombud vill lagrådet förordna, att i lagen först utsäges att det allmännas talan förs av allmänt ombud och att därefter anges de befogenheter allmänt ombud skall ha. Föreskrift om att en eller flera personer kan utöva funktionen som allmänt ombud och om hur dessa personer utses bör placeras efter de allmänna bestämmelserna om allmänt ombud.

I tredje stycket av 47 § i förslaget upptages en bestämmelse om att

regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om allmänt ombuds verksamhet. En särskild bestämmelse härom synes emellertid inte vara erforderlig, då redan av 32 § framgår att sådana föreskrifter kan meddelas. Bestämmelsen bör därför utgå.

Allmänt ombuds uppgift är att föra det allmännas talan. Däri ingår att, då så är tillåtet, vid behov föra talan mot ett beslut hos högre rätt. Någon särskild bestämmelse härom är inte erforderlig. Första meningen i 48 § bör därför utgå. Vad som stadgas i andra meningen i 48 § kan därvid lämpligen flyttas till 47 §.

I enlighet med vad nu anförts kan 47 och 48 §§ ges följande lydelse:

47 §

Det allmännas talan i sådana mål som avses i 40 § förs av allmänt ombud. Det allmänna ombudet har samma utredningsbefogenheter som rätten har enligt denna lag.

Det allmänna ombudet får föra talan även till den enskilda partens förmån.

48 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer förordnar för varje län en eller flera personer att vara allmänt ombud och ersättare för dem.

49 §

Med hänsyn till de regler med generell tillämplighet inom förvaltningsprocessen som finns i förvaltningsprocesslagen behöver i denna paragraf endast ges regler i de hänseenden, vari avvikelse skall ske från nämnda lags stadganden. Sådan avvikelse föreslås i remissen i fråga om utgångspunkten för besvärstiden för allmänt ombud. Därjämte skall möjlighet att anföra anslutningsbesvär stå till buds. Lagrådet har ingen erinran mot den ordning som föreslås i dessa delar. I syfte att åstadkomma en längre gående samordning med förvaltningsprocesslagen än den som gjorts i det remitterade förslaget föreslår emellertid lagrådet vissa jämkningar i paragrafens lydelse. Följande lydelse föreslås:

”Besvär av det allmänna ombudet skall anföras inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Har en part anfört besvär över ett beslut, får också motparten föra talan mot beslutet, trots att besvärstiden har gått ut. Besvären skall dock anföras inom en vecka från utgången av besvärstiden för den första besvärstalan. Återkallas eller förfaller denna, är även den senare besvärstalan förfallen.”

Förslaget till lag om ändring i lagen om allmänna förvaltningsdomstolar

Beträffande avfattningen av punkterna 2 i 14 § och 18 § första stycket bör uppmärksammas att genom proposition 1979/80: 96 framlagts förslag

till ny utlänningslag som är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1980. Punkten 2 i 14 § och punkten 3 i 18 § tredje stycket kan även få jämkas, om de förslag till socialtjänstlag och lag med särskilda bestämmelser om vård av unga som framlagts i proposition 1979/80: 1 inte blir antagna och träder i tillämpning när den nu föreslagna lagen avses skola träda i kraft.

Godtas vad lagrådet föreslagit vid 22 § i lagen om ändring i körkortslagen bör orden "eller erinran" i 18 § tredje stycket 8 utgå.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1980-04-24

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Mundebo, Wikström, Friggebo, Mogård, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Boo, Winberg, Adelsohn, Danell, Petri

Föredragande: statsrådet Adelsohn

Proposition om fortsatt körkortsreform

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477), m.m.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Förslaget till lag om ändring i brottsbalken

I lagrådsremissen har föreslagits att i 33 kap. 9 § brottsbalken (BrB) skall införas ett nytt andra stycke av det innehållet att om en myndighet har meddelat eller kan antas komma att meddela ett beslut, som innebär att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsverksamhet, hänsyn får tas till detta vid bestämmande av påföljd. I remissen framhöll jag att den föreslagna bestämmelsen avsågs få sin största praktiska betydelse vid bestämmande av påföljd för allvarigare trafikbrott, eftersom domstolen i sådana fall får möjlighet att beakta att den dömdes körkort på grund av brottet har återkallats eller kommer att återkallas. Som bestämmelsen har utformats enligt det remitterade förslaget har den emellertid inte begränsats till att avse enbart trafikbrott. Enligt förslaget skulle vidare även andra beslut än körkortsåterkallelse få beaktas, exempelvis återkallelse av yrkeslegitimation, auktorisation eller tillstånd till viss näringsverksamhet.

Enligt lagrådet bör det kunna övervägas att begränsa den aktuella regleringen till att gälla återkallelse av körkort på grund av trafikbrott. En sådan

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 14 februari 1980.

lösning skulle enligt lagrådet vara lättare att acceptera än den mera vittsyftande som remissen innebär med hänsyn till att principerna för påföljdsval och straffmätning f. n. är föremål för utredning. Lagrådet har med hänvisning härtill förordat att regleringen tas in i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott som en ny 6 §. Paragrafen bör enligt lagrådet innehålla att vid bestämmande av påföljd för brott enligt nämnda lag hänsyn får tas till ett beslut om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon som har meddelats eller som det finns grundad anledning anta kommer att meddelas till följd av brottet och som innebär att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsverksamhet.

Sedan jag efter det att lagrådets yttrande avgetts på nytt samrått med chefen för justitiedepartementet får jag anföra följande. Mot en särbehandling av frågor om återkallelse av körkort (och traktorkort) på det sätt som lagrådet har föreslagit kan naturligtvis återopas vissa systematiska och sakliga skäl. Klart är emellertid att körkortsåterkallelser på grund av trafikbrott — i synnerhet trafiknykterhetsbrott — utgör den från praktisk synpunkt ojämförligt viktigaste och mest frekventa av de beslutstyper som det remitterade förslaget tog sikte på. Även lagrådets förslag tillgodoser det syfte som i förevarande sammanhang framstår som det väsentliga, nämligen att vid allvarigare trafikbrott ge underlag för en ordning, enligt vilken den allmänna domstolen i vissa fall skall kunna beakta brottets konsekvenser i körkortshänseende för den dömden. Mot den angivna bakgrunden — och med beaktande av fängelsestraffkommitténs pågående utredning angående principerna för påföljdsval och straffmätning — har chefen för justitiedepartementet och jag själv ansett oss kunna i princip godta lagrådets förslag.

Som jag strax återkommer till anser jag mig kunna tillstyrka det förslag som lagrådet har lagt fram vid 18, 19 och 24 §§ körkortslagen och som innebär att slutlig återkallelse av körkort till följd av en brottslig gärning inte i någon situation — bortsett från fall av åtalsunderlåtelse — skall kunna ske förrän domen i brottmålet har vunnit laga kraft. Lagrådets förslag till lydelse av en ny 6 § i trafikbrottslagen innebär att domstolen under angivna förutsättningar får ta hänsyn till ett beslut som körkortsåterkallelse till följd av brottet som har meddelats eller som det finns grundad anledning anta kommer att meddelas. Då emellertid endast interimistisk återkallelse kommer att kunna meddelas före domen i brottmålet, synes lydelsen böra jämkas till undanvikande av missförstånd. Jag förordar att paragrafen får det innehållet att om det finns grundad anledning anta att till följd av brott enligt trafikbrottslagen beslut kommer att meddelas om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon och att beslutet kommer att innebära att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning, hänsyn härtill får tas vid bestämmande av påföljd för brottet. Vidare bör anges att hänsyn på motsvarande sätt får

tas till ett beslut varigenom behörigheten har återkallats tills vidare. Att domstolen även har anledning att fästa uppmärksamhet vid det förhållandet att körkortet eller traktorkortet kan ha varit omhändertagit, torde framgå utan särskild föreskrift.

I lagrådsremissen har jag ingående redogjort för den avsedda tillämpningen av den nya regeln vid trafikbrott. Dessa uttalanden – som har lämnats utan erinran av lagrådet – avses givetvis bli vägledande även för tillämpningen av den nu föreslagna regeln i trafikbrottslagen. I allmänhet torde sålunda anledning saknas att tillämpa regeln när endast ett bötesstraff är aktuellt för trafikbrottet. Sin största praktiska betydelse torde regeln få i sådana rattfyllerimål där den tilltalade har ett arbete som ställer krav på att han skall vara behörig att föra motorfordon eller med hänsyn till kommunikationsförhållandena inte kommer att kunna behålla sin anställning utan att kunna färdas till och från arbetet med bil. Domstolen kommer i dessa och liknande fall att, om det föranleds av en samlad bedömning, kunna bestämma påföljden till exempelvis villkorlig dom eller skyddstillsyn jämte böter. Som jag framhöll vid min anmälan av lagrådsremissen bör emellertid understrykas att avsikten inte är att frångå nuvarande ordning i vad denna innebär att fängelse är normalpåföljden för rattfylleri.

I enlighet med det anförda har inom kommunikations- och justitiedepartementen upprättats ett förslag till lag om ändring i trafikbrottslagen. Med det ställningstagande som har gjorts nu saknas anledning att i detta sammanhang ändra 33 kap. 9 § första stycket BrB.

Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

Enligt det remitterade förslaget (18 § 1) avsågs förvaltningsdomstolen få större möjligheter än f. n. att slutligt återkalla ett körkort på grund av brottslig gärning innan dom i brottmålet föreligger. Syftet med förslaget var att undanröja olägenheterna för körkortshavaren av att domen i brottmålet kan dröja så länge att den spärrtid, som bestäms vid den slutliga återkallelsen, blir kortare än den tid som körkortshavaren redan på grund av interimistiska ingripanden har varit berövad rätten att köra bil. Mot förslaget har lagrådet invänt, att det innebär att man frångår principen att förvaltningsdomstolen inte skall gå in i en prövning av skuldfrågan i samband med sin handläggning av mål om återkallelse av körkort på grund av brott. Lagrådet föreslår i stället att för de fall, då behov av interimistisk återkallelse kan föreligga, nämligen fallen enligt 16 § 1–7, återkallelse på samma sätt som nu skall ske tills vidare men att det interimistiska beslutet om det grundas på misstanke om brottslig gärning får en begränsad giltighetstid. Lagrådets förslag tillgodoser samma syften som det remitterade förslaget och har dessutom den fördelen, att körkortshavaren på ett tidigt stadium får besked om hur lång tid körkortet kan komma att vara återkallat. Jag tillstyrker därför förslaget och förordar att 18, 19 och 24 §§ ändras i enlighet med vad lagrådet har anfört.

Förslaget innebär att 41 § andra stycket i det remitterade förslaget måste ändras så, att förvaltningsdomstolen alltid måste pröva om ett beslut om omhändertagande av ett körkort skall bestå. I denna del medför förslaget således ingen ändring i förhållande till vad som gäller i dag. Jag tillstyrker också vad lagrådet i övrigt har anfört om 41 §. Det innebär att mål om återkallelse alltid skall anhängiggöras genom en ansökan.

När ett körkort har omhändertagits, blir handläggningsordningen i huvudsak följande enligt de nya förslagen.

Det allmänna ombudet skall genom en ansökan om körkortsingripande anhängiggöra målet i länsrätten, som utan dröjsmål skall pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas. Ansökningen om körkortsingripande skall i detta fall inte innehålla något interimistiskt yrkande. Huruvida ansökningshandlingen bör tillställas körkortshavaren eller inte får prövas enligt 10 § förvaltningsprocesslagen (1971: 291). Beslutar rätten om återkallelse tills vidare, skall samtidigt en giltighetstid för beslutet bestämmas om grunden för ingripandet är misstanke om brott. Körkortet skall återställas när beslutets giltighetstid har gått ut. I körkortsförordningen bör därvid införas en bestämmelse om att ett nytt godkänt förarprov skall avläggas innan kortet lämnas ut, om den interimistiska återkallelsedeten har varit längre än exempelvis ett år. Ombudet har givetvis möjlighet att begära förlängning av det interimistiska beslutet. Är det t. ex. fråga om misstanke om trafiknykterhetsbrott, bör ombudet införskaffa utredning om vederbörandes nykterhetsförhållanden innan tiden för det interimistiska beslutet löper ut. Visar utredningen att vederbörande alltjämt inte bör betros med körkort, bör ombudet begära förlängning av tiden eller, om fall som avses i 16 § 5 eller 7 kan antas föreligga, återkallelse tills vidare utan någon tidsbegränsning. När domen i brottmålet eller annan utredning som kan behövas har tillförts körkortsmålet, skall det tas upp till slutligt avgörande.

Om ett nytt förarprov i enlighet med vad jag nu har sagt alltid skall krävas när den interimistiska återkallelsen har varit längre än ett år, bör i konsekvens härmed motsvarande gälla vid återförvärv av körkort efter slutlig återkallelse. Detta påverkar givetvis vissa av de förslag till ändringar i körkortsförordningen som jag har redovisat i remissprotokollet.

I det remitterade förslaget finns bestämmelser om att rätten skall kunna meddela körkortshavaren en erinran, om återkallelse eller varning inte kan komma i fråga. Lagrådet är närmast böjt att avstyrka förslaget i denna del med hänvisning till att en erinran kommer att sakna självständig rättsverkan och att körkortshavaren genom rättegången har fått en tillräckligt verksam påminnelse om en körkortshavares ansvar. Däremot anser lagrådet att – som också har föreslagits i remissen – det allmänna ombudet bör kunna meddela körkortshavaren en erinran i vissa fall där anmärkningarna mot körkortshavaren inte har lett till en omprövning av körkortsinnehavet i domstol. Jag instämmer med vad lagrådet har anfört i denna del och

förordar i likhet med lagrådet att institutet erinran utgår ur lagförslaget och i stället tas in i körkortsförordningen.

I anslutning härill vill jag göra ett förtydligande till mina uttalanden i remissprotokollet om gränsdragningen mellan återkallelse och varning å ena sidan och erinran eller ingen åtgärd alls å den andra, när det gäller brott mot grundläggande trafiksäkerhetsregler (16 § 4). Innebörden av mina uttalanden där är, att ett sådant brott inte *utan vidare* skall föranleda en återkallelse, om omständigheterna tyder på att någon trafikfara inte har förelegat. Föraren kan t. ex. ha förvissat sig om att någon annan trafik inte förekom eller att överträdelsen av annat skäl inte kunde medföra någon trafikfara. Även tillfälliga förbiseenden bör kunna föranleda att överträdelsen bedöms som ringa.

Beträffande 39 § i det remitterade förslaget, som anger förutsättningarna för att höra socialnämnden i frågor om körkort, anser lagrådet att stadgan- det har utformats alltför restriktivt och att det i vart fall bör jämkas något. Jag anser mig inte kunna tillstyrka lagrådets förslag i denna del. Bestäm- melsen har i sak utformats i enlighet med förslaget i prop. 1979/80: 1 om socialtjänsten. Frågan behandlas alltså av riksdagen i det sammanhanget.

Mot vad lagrådet i övrigt har anfört i anslutning till de enskilda bestäm- melserna har jag ingen erinran.

Utöver vad som följer av det anförda bör vissa redaktionella ändringar göras i författningsförslaget.

Förslaget till lag om ändring i lagen om allmänna förvaltningsdomstolar

Som lagrådet har påpekat bör punkten 2 i 14 § och 18 § första stycket ändras till följd av prop. 1979/80: 96 med förslag till ny utlänningslag, m. m. och orden "eller erinran" utgå ur 18 § tredje stycket 8 i det remitterade förslaget. Vidare måste viss jämkning göras med hänsyn till prop. 1979/ 80: 153 om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar. Det innebär bl. a. att 18 § tredje stycket 8 i det remitterade förslaget bör bli en ny punkt 9.

2 Felparkeringsavgifter

Enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift (ändrad senast 1979: 562) får regeringen förordna att lagen skall tillämpas i fråga om överträdelser av föreskrifter om stannande och parkering. I förordningen (1976: 1128) om felparkeringsavgift (ändrad senast 1979: 766) har angetts vilka typer av överträdelser som kan föranleda felparkeringsavgift.

I 3 § lagen om felparkeringsavgift har bestämts att felparkeringsavgiften skall utgöra lägst 50 och högst 150 kronor. Felparkeringsavgiften fastställs i kommuner med egen trafikövervakning av kommunfullmäktige och i andra kommuner av länsstyrelsen.

Stockholms kommun har i en framställning den 10 oktober 1979 hem-

ställt att den nu gällande övre gränsen för felparkeringsavgifterna slopas eller höjs kraftigt. Som skäl för sin hemställan har kommunen åberopat dels att penningvärdesförändringar motiverar en höjning, dels att den nuvarande gränsen förhindrar ett effektivt differentierat avgiftssystem.

För egen del vill jag anföra följande.

F. n. har ca 90 kommuner egen trafikövervakning. Av dessa tillämpar ungefär hälften en enhetlig felparkeringsavgift för hela kommunen oavsett typ av överträdelse. Ingen av dessa kommuner har beslutat om avgifter över 100 kronor. De andra kommunerna med egen trafikövervakning tillämpar olika system med avgiftsdifferentiering. Av dessa är det f. n. bara nio – bland dem Stockholm – som för någon form av överträdelse har beslutat avgifter om 150 kronor. Dessa förhållanden tyder på att det f. n. inte kan anses föreligga något behov av att generellt höja maximavgiften. Däremot är jag inte främmande för att det i vissa fall kan finnas skäl att bestämma avgifter över 150 kronor för överträdelser som från säkerhets- eller framkomlighetssynpunkt är särskilt allvarliga. Jag tänker då i första hand på parkering i kollektivkörfält, på övergångsställen o. d. Det kan även finnas andra situationer där en kraftigare reaktion kan vara motiverad, t. ex. vid parkering på platser som är reserverade för handikappade.

Jag är mot denna bakgrund inte beredd att godta förslaget från Stockholms kommun att slopa eller kraftigt höja avgiftsmaximum. Däremot anser jag att det bör öppnas möjlighet att bestämma högre avgifter i t. ex. de speciella fall som jag har berört. Jag förordar att regeringen bemyndigas att fastställa avgiftsintervallen. Regeringen kan därefter i förordningen om felparkeringsavgift närmare ange rambeloppen för olika typer av parkeringsöverträdelser.

Den ändring som krävs i lagen om felparkeringsavgift är författningstekniskt okomplicerad. Jag anser därför att lagrådets yttrande inte behöver inhämtas över lagförslaget.

3 Ställningstaganden till vissa internationella överenskommelser

Vägtrafikens internationalisering har sedan lång tid motiverat överenskommelser mellan staterna för att underlätta den gränsöverskridande trafiken. Sverige är f. n. bundet av den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik. Efter fortsatta internationella överläggningar öppnades den 8 november 1968 två nya världskonventioner för undertecknande. Konventionerna rör vägtrafik (i fortsättningen kallad Wienkonvention I) resp. vägmärken och trafiksignaler (i fortsättningen kallad Wienkonvention II). På grundval av dessa båda konventioner fortsatte inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) arbetet på en ytterligare harmonisering inom Europa. Detta arbete har resulterat i en europeisk överenskommelse som kompletterar Wien-

konvention I (Europaöverenskommelse I) och en liknande överenskommelse till komplettering av Wienkonvention II (Europaöverenskommelse II). Dessa båda överenskommelser öppnades för undertecknande i Genève den 1 maj 1971. Slutligen har år 1973 slutits ett tilläggsprotokoll till Europaöverenskommelse II (Europaöverenskommelse III). Sverige har undertecknat men inte ratificerat Wienkonventionerna samt Europaöverenskommelserna I och II. Europaöverenskommelse III är ännu inte undertecknad av Sverige. Jag lämnar i det följande en redogörelse för innehållet i konventionerna och överenskommelserna.

Wienkonvention I och Europaöverenskommelse I behandlar trafikregler och olika därtill anslutande frågor. Det gäller t. ex. förarbehörighet, fordotsregistrering och tekniska minimikrav på fordon. Wienkonvention II och Europaöverenskommelse II rör vägmärken och trafiksignaler, medan Europaöverenskommelse III behandlar vägmarkeringar. Genom konventionerna och överenskommelserna har en långt gående enhetlighet nåtts mellan de berörda länderna, något som är av stort värde för den gränsöverskridande trafiken. En sådan enhetlighet är också en förutsättning för en effektiv trafikövervakning när det gäller utländska trafikanter.

Den svenska lagstiftningen har successivt anpassats till dessa internationella överenskommelser. Denna anpassning har skett parallellt med ett långt drivet nordiskt samarbete i syfte att inom Norden nå en ännu längre gående harmonisering mellan de olika lagstiftningarna än vad som följer av Wienkonventionerna och Europaöverenskommelserna. En följd av denna successiva anpassning är att ratifikation av konventionerna och överenskommelserna inte förutsätter några lagändringar från svensk sida. Ratifikation kräver därför inte något beslut av riksdagen.

Vissa reservationer blir aktuella i förhållande till konventionerna och överenskommelserna. Det har – mot bakgrund av det nordiska samarbete som har bedrivits på vägtrafiklagstiftningens område – ansetts naturligt att behovet av reservationer kartläggs i nordiskt samarbete. Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning arbetar f. n. på en sådan kartläggning och kan beräknas ha slutfört den inom en nära framtid. Jag avser att – så snart resultatet av kartläggningsarbetet föreligger – föreslå regeringen att ratificera konventionerna och överenskommelserna.

4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta
dels förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar,
dels det till detta protokoll fogade förslaget till

4. lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

Jag hemställer vidare att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i det föregående om ställningstaganden till vissa internationella överenskommelser.

5 Beslut

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

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
1. Förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott	3
2. Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)	3
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar	13
4. Förslag till lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift	15
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 14 februari 1980	16
1 Inledning	16
2 Allmän motivering	18
2.1 Allmänna utgångspunkter	18
2.2 Överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol	20
2.2.1 Inledning	20
2.2.2 Gränsdragningen	23
2.2.3 Slutsatser	25
2.3 Körkortsåterkallelseens inverkan vid bestämmande av brottspåföljd m. m.	30
2.3.1 Allmänna utgångspunkter	30
2.3.2 Nuvarande regler och praxis vid bestämmande av påföljd för grövre trafikbrott	31
2.3.3 Vissa bestämmelser om nedsättning och uteslutning av påföljd	33
2.3.4 Framställningar om ändringar	34
2.3.5 Förslag till reglering	36
2.4 Pricksystem	39
2.5 Handläggningen av körkortsingripanden	41
2.5.1 Allmänt	41
2.5.2 Allmänt ombud	42
2.5.3 Varningsinstitutet	45
2.5.4 Nytt förarprov	48
2.6 Utländska körkort	49
2.6.1 Inledning	49
2.6.2 Icke-nordiska körkort	50
2.6.3 Nordiska körkort	53
2.7 Registreringsfrågor	56
2.7.1 Inledning	56
2.7.2 Rationaliseringar och ett särskilt trafikbrottsutdrag	57
2.7.3 Rehabiliteringsregler	60
2.7.4 Gallringsregler	61
2.7.5 Registrering av innehavare av utländska körkort	62
2.8 Övriga frågor	64
2.8.1 Återkallelsegrunderna	64
2.8.2 Återkallelse på grund av straffbelagd gärning	65
2.8.3 Ändringar i körkortsförordningen	67
2.9 Ikraftträdande m. m.	73
3 Upprättade lagförslag	74

4 Specialmotivering	74
4.1 Förslaget till lag om ändring i brottsbalken	74
4.2 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)	77
4.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar	84
5 Hemställan	85
6 Beslut	85

Bilagor

1. Sammanfattning av körkortsutredningens betänkande (SOU 1978: 27) Fortsatt körkortsreform	86
2. Körkortsutredningens författningsförslag (överflyttningssalternati- vet)	97
3. Körkortsutredningens författningsförslag (förbättringssalternativet)	101
4. Sammanställning av remissyttrandena över körkortsutredningens betänkande	105
5. De remitterade lagförslagen	
1. Förslag till lag om ändring i brottsbalken	175
2. Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)	176
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar	185
Utdrag av lagrådets protokoll den 31 mars 1980	187
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 24 april 1980 ...	201