Snabbare körkortsingripanden m.m.

Betänkande av utredningen
om vissa körkortsfrågor

SOU 1987:43

Statens offentliga utredningar
1987:43
Kommunikationsdepartementet

Snabbare körkortsingripanden m.m.

Betänkande av utredningen
om vissa körkortsfrågor

Beställningsadress:
Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 STOCKHOLM
Tel: 08/739 96 30

Beställare som är berättigade till remissexemplar eller friexemplar kan beställa sådana under adress:
Regeringskansliets förvaltningskontor
SOU-förrådet
103 33 STOCKHOLM
Tel: 08/763 23 20 Telefontid 8^{10} – 12^{00} (externt och internt)
08/763 10 05 12^{00} – 16^{40} (endast internt)

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1987

ISBN 91-38-10024-X
ISSN 0375-250X

Statsrådet och chefen
för kommunikationsdepartementet

Regeringen bemyndigade den 20 mars 1986 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda vissa närmare redovisade körkortsfrågor, främst möjligheterna till snabbare körkortsingripanden. Med stöd av bemyndigandet förordnade departementschefen den 10 april hovrättslagmannen Sven-Erik Sigfridsson att vara särskild utredare. Att som experter biträda i utredningen förordnades samtidigt chefsjuristen Per Björklund, numera departementssekreteraren Ulla Björkman, numera verkställande direktören Lennart Fogel, avdelningsdirektören Bertil Fredriksson och numera lagmannen Ulf Hane. Till sekreterare åt utredningen förordnades vid samma tillfälle departementssekreteraren Jan Eric Gyllenram. Den 26 september 1986 resp. den 19 januari 1987 förordnades vidare avdelningsdirektören Ritva Sarin Grufberg och överläkaren Milan R. Valverius till experter i utredningen. Slutligen förordnades den 31 mars 1987 hovrättsfiskalen Anders Nyberg att vara biträdande sekreterare åt utredningen. Jur.stud. Eva Rydell har på utredningens uppdrag genomfört en studie om spärrtider och handläggningstider avseende körkortsåterkallelser med stöd av 16 § 3 och 4 körkortslagen.

Utredningens uppdrag utvidgades genom tilläggsdirektiv den 31 oktober 1986. Tilläggsdirektiven innebar att utredningen också skulle undersöka vissa frågor om spärrtid och särskild lämplighetsprövning i samband med körkortsåterkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott.

I samband med tilläggsdirektiven bestämdes att utredningsuppdraget skulle vara slutfört den 1 oktober 1987.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripanden m.m. I ett särskilt avsnitt av betänkandet redovisar utredningen vissa frågor som har ansetts böra övervägas ytterligare men som inte kunnat behandlas inom ramen för utredningen.

Utredningens uppdrag är därmed slutfört.

Stockholm den 1 oktober 1987

S-E Sigfridsson

Jan Eric Gyllenram

Anders Nyberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING Sid

1. FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

1.1 Förslag till
Lag om ändring i körkortslagen (1977:477).

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1977:477)
dels att 2, 22, 23 och 47 §§ skall ha följande lydelse
dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 17a och 42a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
2 §[1]	
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 fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta. Utan hinder av första stycket får 1. lastbil, släpfordon eller buss föras a) utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B, b) med last eller passagerare i fall som avses under a), 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, 2. motorcykel, lastbil, släpfordon eller buss föras 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.	Den vars körkort omhändertagits får föra fordon av det slag som det omhändertagna körkortet berättigade honom att föra, om han har fått medgivande till det enligt 23 § tredje stycket.

[1] Senaste lydelse 1985:431.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
17a §	Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort, skall läkaren anmäla det till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver dock inte göras om körkortshavaren följer läkarens anvisning att avstå från att föra körkortspliktigt fordon.
22 § [2]	
I stället för att körkortet eller körkortstillståndet 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.	I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas, skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som aves i 16 § 2-6 om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.
Har körkortshavaren avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, får varning i stället för återkallelse meddelas endast om det föreligger synnerliga skäl.	
Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) 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	Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:549) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) eller om han avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, får varning meddelas istället för återkallelse endast om det föreligger synnerliga skäl.

[2] Senaste lydelse 1986:373.

Nuvarande lydelse

honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §[3]

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldighet 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 kan antas ha uppgått till minst 0.5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men kan alkoholkoncentrationen inte antas ha uppgått till 0.8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet anses mildrande.

Föreslagen lydelse

Ett körkort skall omhändertas om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att återkallas på någon av de grunder som anges i 16 § 1-7.

Detsamma gäller om körkortet är återkallat.

Om ett körkort skall omhändertas enligt första stycket får körkortshavaren medges att utan hinder av omhändertagandet föra fordon av det slag som körkortet berättigar honom till. Ett sådant medgivande får avse en tid av högst två veckor och får lämnas endast om det finns särskilda skäl och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

---

[3]Senaste lydelse 1986:373

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), gäller bestämmelserna i andra stycket i tillämpliga delar.	
42a §	
	Läkare som biträder länsstyrelsen, länsrätten eller allmänna ombudet vid prövning av mål eller ärende där fråga förekommer om körkortssökandes eller körkortshavares hälsotillstånd skall på begäran ges tillgång till patientjournalhandlingar m.m. beträffande denne som är för frågans bedömning nödvändiga.
47 §[4]	
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.	
	Har ett körkort omhändertagits enligt 23 § första stycket skall det allmänna ombudet skyndsamt pröva om ansökan skall göras om återkallelse tills vidare eller körkortet återställas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989

4 Senaste lydelse 1980:977

1.2 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelsen
18 §[1]	
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 (1980:376) som begärts med stöd av 57 § samma lag, 3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende, 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,	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 (1980:376) som begärts med stöd av 57 § samma lag, 3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende, 4. vid beslut om återkallelse tills vidare av ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort eller om vägran tills vidare att godkänna ett utländskt körkort, när handlingen är omhändertagen eller det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas,

---

[1]Senaste lydelse 1987:331

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
5. vid beslut enligt luftfartslagen (1957:297) om försättande ur kraft av ett certifikat, elevtillstånd eller behörighetsbevis, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas,	5. vid beslut enligt luftfartslagen (1957:297) om försättande ur kraft av ett certifikat, elevtillstånd eller behörighetsbevis, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas,
6. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.	6. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsutten rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet 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 besiktning enligt fastighetstaxeringslagen (1979:1152), 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 (1980:621) med särskilda bestämmelser om vård av unga och 8 § lagen (1981:1243) om vård av missbrukare i vissa fall,

4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt och mål enligt lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare,

5. mål om uppdelning av taxeringsvärde enligt 20 kap. 15 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152),

6. mål som avser ändring av taxerad inkomst med högst 5 000 kr.

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

Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse

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

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

10. mål enligt luftfartslagen, om beslutet innebär att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett certifikat, elevtillstånd eller behörighetsbevis skall återkallas,

11. mål i vilket saken är uppenbar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989

1.3 Förslag till Förordning om ändring i körkortsförordningen (1977:722).

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortsförordningen (1977:722)
dels att 88 § skall upphöra att gälla.
dels att 11, 33, 36, 38, 50, 91, 95, 96, 100, 102, 102a och 105 §§ skall ha följande lydelse

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
11§[1]	
Ansökan om körkortstillstånd skall göras skriftligen på särskild blankett. Till ansökningshandlingen skall fogas en hälsodeklaration, som skall vara undertecknad av sökanden på heder och samvete, och ett intyg om synprövning. Avser ansökningen ett körkort med behörigheten C eller D eller med taxibehörighet skall i stället ett läkarintyg fogas till ansökningen. Intygen skall vara utfärdade och hälsodeklarationen avgiven inom tre månader före ansökningen.	
Länsstyrelsen skall, om inte annat följer av 39 §, förordna om personutredning när ansökningen om körkortstillstånd har kommit in. Någon personutredning behövs dock inte om sökanden har ett gällande körkort. Personutredningen skall göras av polismyndigheten i sökandens kyrkobokföringsort eller, om sökanden inte är kyrkobokförd i landet, av polismyndigheten i den ort där sökanden vistas. Utredningen skall innehålla ett yttrande från polismyndigheten om sökandens lämplighet som körkortshavare och en redogörelse för de omständigheter på vilka yttrandet grundas.	
Länsstyrelsen får själv eller genom polismyndighet föranstalta om ytterligare utredning. Därvid kan länsstyrelsen förelägga sökanden att inom en viss tid ge in ett läkarintyg. I föreläggandet får föreskrivas att undersökning skall verkställas av en viss person eller av en person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Om sökanden inte följer föreläggandet, skall ansökningen avvisas. Föreläggandet skall innehålla en upplysning om detta.	Länsstyrelsen får själv eller genom polismyndighet föranstalta om ytterligare utredning. Därvid kan länsstyrelsen förelägga sökanden att inom en viss tid ge in läkarintyg eller annan utredredning. I föreläggandet får föreskrivas att undersökning skall verkställas av en viss person eller av en person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Om sökanden inte följer föreläggandet skall ansökningen avvisas. Föreläggandet skall innehålla en upplysning om detta.

[1]Senaste lydelse 1983:403

Om spärrtid löper för sökanden, får ansökningen inte slutligt prövas förrän tidigast två månader före spärrtidens utgång.

33 §[2]

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
Om det finns anledning att anta att körkortshavaren inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få körkort eller om körkortshavaren inte följer en föreskrift som har meddelats med stöd av 12 eller 34 § att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov, skall det allmänna ombudet hos den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet skyndsamt utreda frågan om lämpligheten som körkortshavare. Ombudet får förelägga körkortshavaren att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. I föreläggandet får föreskrivas att undersökning eller prov skall verkställas av en viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Ombudet får också själv föranstalta om utredning som behövs. Att motsvarande föreläggande kan beslutas även av rätten framgår av 42 § körkortslagen (1977:477).	Om det finns anledning att anta att körkortshavaren inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få körkort eller om körkortshavaren inte följer en föreskrift som har meddelats med stöd av 12 eller 34 § att ge in bevis om godkänt förarprov, läkarintyg eller annan utredning, skall det allmänna ombudet hos den länsstyrelse som har meddelat körkortstillstånd skyndsamt utreda frågan om lämpligheten som körkortshavare. Ombudet får förelägga körkortshavaren att ge in bevis om godkänt förarprov, läkarintyg eller annan utredning. I föreläggandet får föreskrivas att undersökning eller prov skall verkställas av en viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Ombudet får också själv föranstalta om utredning som behövs. Att motsvarande föreläggande kan beslutas även av rätten framgår av 42 § körkortslagen (1977:477).

Ett beslut om föreläggande enligt första stycket skall innehålla en upplysning om att återkallelse kan ske enligt 16 § 8 körkortslagen, om föreläggandet inte följs.

---

[2]Senaste lydelse 1981:94

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
36 §[3]	
Det allmänna ombudets ansökan enligt 41 § körkortslagen (1977:477) skall innehålla ett yrkande om att körkortsingripande skall ske eller att spärrtiden skall sättas ned. I ansökningen skall anges de omständigheter som åberopas till stöd för yrkandet och det eller de lagrum som är tillämpliga. Anser ombudet att varning är en tillräcklig åtgärd, skall detta upplysningsvis anges i ansökningen.	
Har körkortet omhändertagits enligt 23 § körkortslagen, skall det allmänna ombudet skyndsamt ansöka om ett körkortsingripande.	Har körkortet omhändertagits enligt 23 § körkortslagen, skall det allmänna ombudet, om inte körkortet återställs efter prövning enligt 47 § körkortslagen, skyndsamt ansöka om körkortsingripande.
38 §[4]	
I ett beslut om spärrtid enligt 21 § körkortslagen (1977:477) skall anges den dag då spärrtiden löper ut.	Spärrtid enligt 21 § körkortslagen (1977:477) räknas från den dag då körkortshavaren delges beslut om omhändertagande, återkallelse tills vidare eller slutlig återkallelse. Om körkortshavaren har fått ett medgivande enligt 23 § tredje stycket körkortslagen att föra fordon utan hinder av att körkortet är omhändertaget, räknas spärrtiden från den dag då medgivandet upphörde att gälla.
Som spärrtid skall räknas även den tid under vilken körkortet eller körkortstillståndet har varit återkallat tills vidare eller körkortet har varit omhändertaget. När spärrtid bestäms vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd, skall även den tid som har förflutit från den senaste anmärkning som föranleder spärrtiden räknas som spärrtid.	Spärrtid som beslutas när en fråga om förhandsbesked eller körkortstillstånd prövas löper från dagen för beslutet.

---

[3] Senaste lydelse 1986:374

[4] Senaste lydelse 1981:94

Nuvarande lydelse

50 §[5]

Omhändertagande enligt 23 § körkortslagen (1977:477) beslutas av polismyndighet eller åklagare. Beslutet skall meddelas skyndsamt och delges körkortshavaren. Har körkortet lämnats ut till körkortshavaren och har det inte förstörts eller förkommit, skall körkortshavaren efter anmaning överlämna det till den myndighet som har meddelat beslutet. Har körkortet förstörts eller förkommit, skall körkortshavaren anmodas att skriftligen anmäla förlusten till länsstyrelsen.

Snarast möjligt, och i fall som avses i 23 § första stycket körkortslagen inom 48 timmar, sändes beslutet till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Vid beslutet fogas uppgift om delgivning, körkort som har överlämnats i anledning av beslutet, föreliggande utredning och, om beslutet har meddelats enligt 23 § första stycket körkortslagen, redogörelse för de skäl som har föranlett åtgärden. Sådan redogörelse lämnas också om beslutet har meddelats enligt 23 § andra stycket körkortslagen och alkoholkoncentrationen i körkortshavarens blod ej har uppgått till 0.8 promille. Delges beslutet eller överlämnas körkortet senare, meddelas detta snarast möjligt till länsstyrelsen. Körkortet sändes till länsstyrelsen.

Föreslagen lydelse

Samtidigt skall frågan om medgivande enligt 23 § tredje stycket körkortslagen (1977:477) prövas.

Beslutet skall inom 48 timmar sändas till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Vid beslutet fogas uppgift om delgivning, körkort som har överlämnats i anledning av beslutet, föreliggande utredning och redogörelse för de skäl som har föranlett åtgärden. Delges beslutet eller överlämnas körkortet senare, meddelas detta snarast möjligt till länsstyrelsen. Körkortet sändes till länsstyrelsen.

Om den som beslutar om omhändertagandet lämnar medgivande enligt 23 § tredje stycket körkortslagen skall ett bevis om medgivandet lämnas till körkortshavaren. Beviset skall medföras under

---

[5]Senaste lydelse 1981:94

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	färd med bil, motorcykel eller terrängvagn och på tillsägelse visas upp för bilinspektör eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den kan läsas utan svårighet.

91 §[6]

I körkortsregistret skall följande uppgifter föras in.

Uppgift	Myndighet som svarar för att uppgift förs in i registret. Särskilda föreskrifter
Körkortsuppgifter	
Varning enligt 22 eller 31 § körkortslagen eller omhändertagande enligt 23 eller 31 § körkortslagen	Den länsstyrelse vars allmänna ombud har anhängiggjort målet i länsrätten
Medgivande enligt 23 § tredje stycket körkortslagen	Den länsstyrelse som fått underrättelsen om omhändertagandet enligt 50 § tredje stycket
Delgivning av sådant beslut om återkallelse, vägran att godkänna ett utländskt körkort, varning eller omhändertagande som skall föras in i registret	Den länsstyrelse som har fört in beslutet

[6]Senaste lydelse 1986:374

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
95 §[7]	
Ytterligare förskrifter om medicinska krav för innehav av körkort eller traktorkort och föreskrifter för tillämpningen av 88 § beslutas av socialstyrelsen efter samråd med trafiksäkerhetsverket. Styrelsen beslutar efter samråd med verket även föreskrifter om sådan synprövning och läkarundersökning som skall ligga till grund för intyg enligt 11 §.	Ytterligare föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort eller traktorkort och föreskrifter för tillämpningen av 17a § körkortslagen (1977:477) beslutas av trafiksäkerhetsverket. Verket beslutar också föreskrifter om sådan synprövning och läkarundersökning som skall ligga till grund för intyg enligt 11 §.
96 §[8]	
Föreskrifter om personutredning av polismyndighet enligt denna förordning beslutas av rikspolisstyrelsen efter samråd med trafiksäkerhetsverket.	Föreskrifter om personutredredning av polismyndighet enligt denna förordning beslutas av rikspolisstyrelsen efter samråd med trafiksäkerhetsverket. Styrelsen beslutar också efter samråd med verket föreskrifter om omhändertagande av körkort och om medgivande som avses i 50 §.
100 §[9]	
Blanketter för hälsodeklaration, intyg om synprövning och läkarintyg tillhandahålls av socialstyrelsen och blanketter för intyg enligt 64 § andra stycket av rikspolisstyrelsen. Övriga blanketter tillhandahålls av trafiksäkerhetsverket.	Blanketter för medgivande enligt 23 § tredje stycket körkortslagen (1977:477) och för intyg enligt 64 § andra stycket tillhandahålls av rikspolisstyrelsen. Övriga blanketter tillhandahålls av trafiksäkerhetsverket.

---

[7] Senaste lydelse 1981:1069
[8] Senaste lydelse 1981:94
[9] Senaste lydelse 1981:1069

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelsen
102 §[10]	
Frågor om undantag i visst fall från bestämmelserna i 7 eller 28 § körkortslagen (1977:477) om medicinska förhållanden eller från föreskrifter som har beslutats med stöd av 95 § denna förordning prövas av socialstyrelsen. Vid prövning av frågor om undantag från sådan föreskrift som avses i 95 § denna förordning skall styrelsen samråda med trafiksäkerhetsverket, om det är påkallat av särskilda skäl.	Frågor om undantag i enskilda fall från bestämmelserna i 7 eller 28 § körkortslagen (1977:477) om medicinska förhållanden eller från föreskrifter enligt 95 § denna förordning prövas av trafiksäkerhetsverket.
102a §[11]	
Länsstyrelsen förordnar en eller flera personer att vara allmänt ombud. Länsstyrelsen förordnar också ersättare för dem.	Trafiksäkerhetsverket bistår de allmänna ombuden och tillhandahåller de blanketter som behövs i deras verksamhet.
105 §[12]	
Till böter, högst ettusen kronor, döms den som	
1. bryter mot 8 § eller 77 § andra stycket,	1. bryter mot 8 §, 50 § fjärde stycket eller 77 § andra stycket,

---

[10] Senaste lydelse 1981:95
[11] Senaste lydelse 1981:94
[12] Senaste lydelse 1981:94

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
2. åsidosätter skyldighet att överlämna körkort eller traktorkort enligt 22 § tredje stycket, 30 §, 37 § första stycket första eller andra meningen, 50 § första stycket eller enligt 57 eller 59 § jämförd med något av nämnda författningsrum.	2. åsidosätter skyldighet att överlämna körkort eller traktorkort enligt 22 § tredje stycket, 30 §, 37 § första stycket första eller andra meningen, 50 § första stycket eller enligt 57 eller 59 § jämförd med något av nämnda författningsrum.
Till straff för överträdelse av 8 § eller 77 § andra stycket skall inte dömas,	Till straff för överträdelse av 8 § eller 77 § andra stycket skall inte dömas,
1. om körkortet skall förnyas och föraren före färden har återlämnat kortet eller gjort anmälan enligt 28 §,	1. om körkortet skall förnyas och föraren före färden har återlämnat kortet eller gjort anmälan enligt 28 §,
2. om återkallelse av körkortet har begränsats på sätt som avses i 17 § körkortslagen (1977:477) och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts,	2. om återkallelse av körkortet har begränsats på sätt som avses i 17 § körkortslagen (1977:477) och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts,
3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.	

Om ett fordon används vid övningskörning utan att vara försett med skylt som avses i 79 §, skall den som har uppsikt över körningen dömas till böter högst ettusen kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1989

Föreskrifter som har meddelats enligt äldre bestämmelser skall fortsätta att gälla i den mån inte annat förordnas enligt de nya bestämmelserna.

1.4 Förslag till Förordning om ändring i polisförordningen (1984:730).

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 18 och 20 §§ polisförordningen (1984:730) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
2 kap.[1]	
18 §	
Den som innehar eller uppehåller tjänst som inspektör och tjänstgör som chef för avdelning, sektion, rotel eller arbetsgrupp, som vakthavande befäl, på polismyndighetens kansli eller i reception får åläggas att i polischefens ställe.	Den som innehar eller uppehåller tjänst som inspektör och tjänstgör som chef för avdelning, sektion, rotel eller arbetsgrupp, som vakthavande befäl, på polismyndighetens kansli eller i reception får åläggas att i polischefens ställe.
1. leda förundersökningar i brottmål om saken är av enklare beskafenhet, dock inte beslut som hämtning till förhör enligt 23 kap. 7 § rättegångsbalken eller ingripa med andra tvångsmedel enligt rättegångsbalken än beslag av alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, som avses i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m., samt, i fråga om brott mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och 325 § sjölagen (1891:35 s. 1), sådana åtgärder som avses i 28 kap. 12 § rättegångsbalken,	1. leda förundersökningar i brottmål om saken är av enklare beskaffenhet, dock inte beslut som hämtning till förhör enligt 23 kap. 7 § rättegångsbalken eller ingripa med andra tvångsmedel enligt rättegångsbalken än beslag av alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, som avses i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m., samt, i fråga om brott mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och 325 § sjölagen (1891:35 s.1), sådana åtgärder som avses i 28 kap. 12 § rättegångsbalken,

---

[1] Senaste lydelse 1985:752

Nuvarande lydelse

2. besluta om biträde åt statliga och kommunala organ med handräckning samt med utredning, yttrande eller annat,

3. fullgöra uppgifter som avses i 50 och 59 §§ körkortsförordningen (1977:722), i 148, 154 och 159 §§ vägtrafikkungörelsen (1972:603), i 58 och 67 §§ terrängtrafikkungörelsen (1972:594), i 24 § bilregisterkungörelsen (1972:599), i allänna ordningsstadgan (1956:617) utom 6 § sista stycket, 8 §, 16 § andra stycket och 31 §, i lokal ordningsstadga samt i lotterilagen (1982:1011),

4. fullgöra uppgifter som avses i 35-42 §§ förordningen (1949:341) om explosiva varor,

5. ta ut förnödenheter m.m. enligt civilförsvarslagen (1960:74), förfogandelagen (1978:262) eller ransoneringslagen (1978:268),

6. besluta enligt förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.

7. besluta om förstörande eller försäljning av alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel enligt lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,

Föreslagen lydelse

2. besluta om biträde åt statliga och kommunala organ med handräckning samt med utredning, yttrande eller annat,

3. fullgöra uppgifter som avses i 148, 154 och 159 §§ vägtrafikkungörelsen (1972:603), i 58 och 67 §§ terrängtrafikkungörelsen (1972:594), i 24 § bilregisterkungörelsen (1972:599), i allmänna ordningsstadgan (1956:617) utom 6 § sista stycket, 8 §, 16 § andra stycket och 31 §, i lokal ordningsstadga samt i lotterilagen (1982:1011),

4. fullgöra uppgifter som avses i 35-42 §§ förordningen (1949:341) om explosiva varor,

5. ta ut förnödenheter m.m. enligt civilförsvarslagen (1960:74), förfogandelagen (1978:262) eller ransoneringslagen (1978:268),

6. besluta enligt förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall,

7. besluta om förstörande eller försäljning av alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel enligt lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
8. besluta om ersättning enligt kungörelsen (1969:590) om ersättning vid förundersökning i brottmål,	8. besluta om ersättning enligt kungörelsen (1969:590) om ersättning vid förundersökning i brottmål,
9. pröva frågor om rättelse av parkeringsanmärkning enligt 8 § lagen (1967:206) om felparkeringsavgift,	9. pröva frågor om rättelse av parkeringsanmärkning enligt 8 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
10. lämna tillstånd, ta emot underrättelser samt medge färduppehåll enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods.	10. lämna tillstånd, ta emot underrättelser samt medge färduppehåll enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods.
11. fullgöra uppgifter som avses i 3 § första stycket, 6 och 7 §§ lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd och 4 § förordningen (1984:985) om handläggning av ärenden rörande sjöfynd.	11. fullgöra uppgifter som avses i 3 § första stycket, 6 och 7 §§ lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd och 4 § förordningen (1984:985) om handläggning av ärenden rörande sjöfynd.

Om det finns särskild skäl får även den som innehar eller upphåller annan tjänst som inspektör vid polismyndigheterna i Stockholm, Göteborg och Malmö åläggas att handlägga ärenden och fullgöra uppgifter enligt första stycket.

20 §

Andra polismän än sådana som avses i 16-18 §§ får åläggas att i polischefens ställe utföra följande uppgifter.	Andra polismän än sådana som avses i 16-18 §§ får åläggas att i polischefens ställe utföra följande uppgifter.
1. Leda förundersökning beträffande brott, för vilket inte är föreskrivet svårare straff än böter och inte heller normerade böter. Polis-	1. Leda förundersökning beträffande brott, för vilket inte är föreskrivet svårare straff än böter och inte heller normerade böter. Polis-

Nuvarande lydelse

mannen får dock inte besluta om hämtning till förhör enligt 23 kap. 7 § rättegångsbalken eller ingripa med tvångsmedel enligt den balken.

2. Leda förundersökning beträffande olovlig körning som är att anse som grov. Ett sådant åläggande för polismannen får endast avse förundersökning som inte utan olägenhet kan uppskjutas, och får gälla endast till dessa polischefen eller en tjänsteman som avses i 16-18 §§ har tillfälle att inträda som undersökningsledare.

3. Föreskriva att en utlänning skall lämna ifrån sig sitt pass eller därmed jämställd legitimationshandling om förutsättningar bedöms föreligga för tagande i förvar enligt 50 § första stycket utlänningslagen (1980:376) men överlämnande av legitimationshandlingen bedöms vara en tillräcklig åtgärd. Polismannen skall dock skyndsamt anmäla åtgärden till polischefen, som prövar om den skall bestå.

Föreslagen lydelse

mannen får dock inte besluta om hämtning till förhör enligt 23 kap. 7 § rättegångsbalken eller ingripa med tvångsmedel enligt den balken.

2. Leda förundersökning beträffande olovlig körning som är att anse som grov. Ett sådant åläggande för polismannen får endast avse förundersökning som inte utan olägenhet kan uppskjutas, och får gälla endast till dessa polischefen eller en tjänsteman som avses i 16-18 §§ har tillfälle att inträda som undersökningsledare.

3. Föreskriva att en utlänning skall lämna ifrån sig sitt pass eller därmed jämställd legitimationshandling om förutsättningar bedöms föreligga för tagande i förvar enligt 50 § första stycket utlänningslagen (1980:376) men överlämnande av legitimationshandlingen bedöms vara en tillräcklig åtgärd. Polismannen skall dock skyndsamt anmäla åtgärden till polischefen, som prövar om den skall bestå.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
4. Meddela sådana föreläggande eller förbud som avses i 13 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods under förutsättning att polismannen uppfyller de krav som rikspolisstyrelsen föreskriver i fråga om utbildning. Polismannen får dock inte sätta ut vite i beslutet om föreläggande eller förbud.	4. Meddela sådan föreläggande eller förbud som avses i 13 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods under förutsättning att polismannen uppfyller de krav som rikspolisstyrelsen föreskriver i fråga om utbildning. Polismannen får dock inte sätta ut vite i beslutet om föreläggande eller förbud.
	5. Fullgöra uppgifter som avses i 50 och 59 §§ körkortsförordningen (1977:722) under förutsättning att polismannen uppfyller de krav som rikspolisstyrelsen föreskriver i fråga om utbildning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1989.

2. SAMMANFATTNING

Utredningen har haft att undersöka två huvudfrågor. Den ena rör möjligheterna till snabbare körkortsingripanden och den andra rätten för dem som har begått trafiknykterhetsbrott att efter körkortsåterkallelse få tillbaka sin förarbehörighet. Dessutom har utredningen behandlat några andra frågor av närmast administrativ karaktär. De rör bl.a. de allmänna ombuden och konsultläkarna. Slutligen har utredningen pekat på vissa frågor som bör studeras närmare, men som inte har kunnat bearbetas i detta sammanhang.

Snabbare körkortsingripanden

Utredningens utgångspunkt är att körkortsingripandet - särskilt om det innebär återkallelse - bör komma så nära inpå den återkallelsegrundande handlingen som möjligt. Utredningens förslag innebär därför att polis eller åklagare skall omhänderta ett körkort om det finns sannolika skäl att det kommer att återkallas.

Det skulle kunna uppstå omotiverat stora praktiska problem vid dessa omhändertaganden. Därför föreslås att den som beslutar att omhändertagande skall ske också får utfärda ett tillfälligt medgivande att köra om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Medgivandet får inte ha länge giltighetstid än två veckor. Utöver detta föreslås att de allmänna ombuden snabbare skall få tillgång till det underlag de behöver även om körkortet inte skall omhändertas. Detta bör leda till att återkallelsefrågorna kan prövas snabbare än för närvarande.

Körkort för den som dömts för trafiknykterhetsbrott

Körkortet återkallas praktiskt taget alltid efter trafiknykterhetsbrott. Det är sedan länge känt att en stor del av dem

som döms är alkoholberoende. När den som fått körkortet återkallat på grund av trafiknykterhetsbrott på nytt vill ha körkort sedan spärrtiden har gått ut görs trots detta en ganska summarisk prövning av sökandens nykterhetsförhållanden.

Utredningen anser att det bör ankomma på den körkortssökande som dömts för trafiknykterhetsbrott att visa att han inte missbrukar alkohol. Detta bör ske med metoder som finns tillgängliga och som är vetenskapligt accepterade. Alkoholmissbruk kan med mycket hög grad av säkerhet konstateras med en kombination av biokemiska och psykologiska undersökningar. Undersökningarna behöver inte heller bli särskilt betungande eller kostsamma för den körkortssökande.

Det är känt att den som har utvecklat ett alkoholberoende men slutat dricka har en stark benägenhet att återfalla till överkonsumtion av alkohol. Det är också känt att risken för återfall är störst i början och avtar med tiden. Utredningen föreslår därför att den som efter trafiknykterhetsbrott återfår körkort skall under en tvåårsperiod vid återkommande tillfällen visa att han inte har återfallit.

Övriga frågor

De allmänna ombuden

Utredningen föreslår att trafiksäkerhetsverket skall överta den roll som länsstyrelsernas organisationsnämnd för närvarande har i fråga om de allmänna ombuden. Det handlar bl.a. om fortbildning och administrativt stöd. Därutöver bör trafiksäkerhetsverket i syfte att nå en mer enhetlig praxis bistå de allmänna ombuden med råd. Däremot anser utredningen inte att det för närvarande finns något behov av att trafiksäkerhetsverket ger föreskrifter om de allmänna ombudens verksamhet.

Körkortsmedicinska frågor

Utredningen föreslår att de konsultläkare som länsstyrelserna anlitar för körkortsmedicinska bedömningar får rätt att ta del av journalhandlingar m.m. som ligger till grund för intyg som den behandlande läkaren skriver i körkortsärenden. Därutöver föreslår utredningen att ansvaret för trafikmedicinska frågor förs över från socialstyrelsen till trafiksäkerhetsverket i enlighet med vad som förordades i betänkandet Förslag till ny organisation av socialstyrelsen.

3. UTREDNINGSDIREKTIVEN

Regeringen beslöt den 20 mars 1986 direktiv för utredningen. Direktiven återges i sin helhet i bilaga 1. Huvudfrågan enligt direktiven var att undersöka förutsättningarna och formerna för omedelbara körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. Vidare omfattade utredningsuppdraget att undersöka vissa frågor som rör de allmänna ombuden i körkortsmål och konsultläkarna. Den 31 oktober 1986 beslöt regeringen tilläggsdirektiv. Dessa återges i sin helhet i bilaga 2. I dessa direktiv fick utredningen i uppdrag att undersöka om det nuvarande spärrtidssystemet vid körkortsåterkallelser på grund av trafiknykterhetsbrott borde kompletteras med en särskild lämplighetsprövning och hur denna i så fall borde utformas. Vidare skulle utredningen överväga om det fanns anledning att förlänga nuvarande spärrtider.

Beträffande frågan om snabba körkortsingripanden uttalade departementschefen att en lösning kunde vara att utvidga den nuvarande möjligheten att omhänderta körkort. Bakgrunden till denna fråga var och är de senaste årens ökade antal trafikolyckor och tillbud, vilka ofta orsakats av överträdelser av väsentliga trafikregler. Utländska erfarenheter skulle enligt direktiven om möjligt tas till vara. Frågan om de allmänna ombuden rör deras behov av ytterligare stöd för att åstadkomma en enhetlig praxis. En utgångspunkt skulle enligt departementschefen vara att de skall vara kvar i sin nuvarande organisation.

Den fråga som berör konsultläkarna avser problemet med att de inte kan infordra patientjournaler och liknande handlingar vid handläggning av körkortsärenden, vilket i många fall betydligt försvårar deras arbete. Utredningen skulle enligt departementschefen belysa detta problem samt också länsstyrelsernas behov av medicinsk expertis och därvid lägga fram erforderliga förslag.

Tilläggsdirektiven utgår från konstaterandet att den som fått sitt körkort återkallat på grund av trafiknykterhetsbrott kan sägas ha visat att han inte insett vikten av att avstå från alkohol i samband med bilkörning eller att han inte har kunnat förmå sig till detta. Särskilt vid rattfylleri föreligger vidare misstanken att vederbörande har uttalade alkoholproblem. Departementschefen fann att starka skäl talade för att man borde skärpa de krav som gäller för rätten att få tillbaka körkortet efter trafiknykterhetsbrott. En möjlighet är att förlänga nuvarande spärrtider. En annan möjlighet är att vid sidan av det nuvarande systemet införa regler som innebär att den dömde åläggs att efter spärrtidens utgång visa att han fyller körkortslagens krav på ett nyktert levnadssätt. Särskild uppmärksamhet borde därvid ägnas frågan vilka krav som i praktiken bör ställas på föraren i detta hänseende.

Utredningen är enligt direktiven också oförhindrad att ta upp upp även andra frågor med anknytning till dem som tidigare nämnts.

4. INLEDNING

Riksdagen fastställde år 1982 mål för trafiksäkerhetsarbetet. De är formulerade på följande sätt.

Det totala antalet dödade och skadade skall fortlöpande minskas; risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas och detta skall gälla för varje grupp av trafikanter; risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade och barnens och de handikappades problem skall särskilt beaktas.

Under år 1986 omkom 844 personer i vägtrafiken, 5 804 skadades svårt och 15 810 lindrigt. Antalet dödade och skadade ökade därigenom med 5 procent jämfört med år 1985. År 1976 omkom 1 168 personer, 6 679 skadades svårt och 15 164 skadades lindrigt. Antalet dödade minskade kraftigt mellan år 1976 och år 1982. Därefter har antalet omkomna ökat. Även antalet svårt skadade minskade mellan år 1976 och år 1982. Minskningen var dock inte lika kraftig som för dödade. Efter år 1982 har antalet svårt skadade legat på i stort sett samma nivå. Allmänt kan till dessa siffror fogas kommentaren att bortfallet, dvs. skadade som inte redovisas i statistiken är stort. Detta gäller särskilt i fråga om lindrigt skadade. Undersökningar antyder att antalet skadade i trafiken i verkligheten är 50 000 - 60 000 per år. I bilaga 3 (diagram 1-4) visas utvecklingen mera i detalj.

Trafikarbetet mätt i termer av mängd levererad motorbensin ökade med ca 8 procent mellan åren 1982 och 1985. Antalet personbilar i trafik var vid utgången av år 1986 ca 3,2 milj., vilket är ca 100 000 fler jämfört med 1985. I landet finns i dag cirka 4,8 miljoner körkortshavare. Fram till sekelskiftet kommer dessa sannolikt att öka med ca 70 000 - 80 000 årligen.

Enligt statistiska centralbyrån svarade singelolyckorna år 1986 för 24 procent av antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada. Motsvarande siffror var för omkörningsolyckor 3 procent, för upphinnandeolyckor 7 procent, för mötesolyckor 6 procent, för avsvängnings- och korsningsolyckor 23 procent.

Totalt var 24 procent av vägtrafikolyckorna med personskada år 1986 kollisioner mellan motorfordon och moped, cykel eller gående.

Olyckors uppkomst kan bl.a. förklaras utifrån modellen att de beror på föraren, fordonet eller vägmiljön. De kan naturligtvis också har sin orsak i kombinationer av dessa faktorer. Undersökningar utifrån denna modell, som gjorts inom den europeiska transportministerkonferensen (CEMT)[1], anger att föraren i upp mot 65 procent av samtliga olyckor ensam varit orsak till olyckorna. I kombination med brister i vägmiljön ökas förarens andel till ca 90 procent. Bland de faktorer i förarens felbeteende som förekommer mest kan nämnas trafiknykterhetsbrott, hastighetsöverträdelser och brott mot regler om väjningsplikt.

Beräkningar som gjorts av statens väg- och trafikinstitut visar att ca 200 människoliv kunde sparas årligen om ingen överskred hastighetsbegränsningarna. Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över den tillåtna. Överträdelserna är flest på 70-vägar av god standard, där mer än 75 procent av trafikanterna kör för fort. Statens väg- och trafikinstitut har vidare gjort mätningar som visar att den genomsnittliga hastighetsökningen under 1970-talet låg på 0.3 km/tim per år. För perioden 1980-1985 har hastighetsökningen fördubblats.

Enligt trafiksäkerhetsverket (TSV) kan man räkna med att mellan 10 och 15 procent av de polisrapporterade trafikskadefallen har den skadade själv eller någon annan i olyckan delak-

---

[1] Conférence Européenne des Ministres des Transports

tig varit påverkad av alkohol. När det gäller dödsfall är motsvarande andel minst 20 procent. Beräkningar visar vidare enligt verket att i genomsnitt 2 promille av förarna kör i alkoholpåverkat tillstånd. Sammantaget på ett helt år rör det sig om ca 2 miljoner trafiknykterhetsbrott.

Förarens beteende kan påverkas genom utbildning, information, övervakning samt av straff och körkortsingripanden. Utredningens betänkande tar sikte på förarens beteende och möjligheterna att genom körkortsingripanden motverka felbeteenden i trafiken.

5. NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

5.1 Inledning

Innan ett körkort kan lämnas ut skall sökanden ha fått ett körkortstillstånd och genomgått ett godkänt förarprov. Tillstånd ges av länsstyrelsen om sökanden med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig att inneha körkort. Personutredningen görs i huvudsak av polismyndighet efter förordnande av länsstyrelsen. Den medicinska kontrollen sker genom hälsodeklaration eller - i vissa fall - genom läkarintyg. Länsstyrelsen kan vidare föreskriva vissa villkor för körkortet. Förarprovet avläggs normalt inför en tjänsteman hos trafiksäkerhetsverket.

Om de personliga förhållandena är sådana att man inte kan ge sökanden körkortstillstånd bestämmer länsstyrelsen en spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Under spärrtiden får tillstånd inte meddelas. Om körkortstillstånd skall meddelas efter spärrtid får länsstyrelsen som villkor för körkort ange att bevis om godkänt förarprov skall inges efter viss tid eller vid regelbundet återkommande tillfällen eller att personutredning skall göras vid vissa tidpunkter eller meddela andra föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

Ett körkort eller körkortstillstånd skall enligt körkortslagen (1977:477) (KKL) återkallas av länsrätten om något av följande fall föreligger.

1. Körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket (grov vårdslöshet i trafik) eller 4 § (rattfylleri eller rattonykterhet) lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192), (onykterhet i spårtrafik),
2. Körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott (smitning) och överträdelsen kan inte anses som ringa,
3. Körkortshavaren har genom upprepade förseelser i väsentlig grad visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksä-

kerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. Körkortshavaren har i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. Körkortshavaren bör på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte ha körkort,
6. Det kan med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller han kan på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,
7. Körkortshavarens förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte vidare bör ha körkort,
8. Körkortshavaren följer inte föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,
9. Körkortshavaren följer inte föreläggande att förnya körkort,
10. Körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

Varning skall enligt 22 § KKL meddelas i sådana fall som avses i punkterna 2-6 ovan om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Vid avsevärda hastighetsöverskridanden får dock varning meddelas bara om det finns synnerliga skäl. I övriga fall av brott mot väsentliga trafikregler (16 § 4 KKL) har man ansett att det skulle föra för långt att också kräva synnerliga skäl för varning (prop. 1985/86:115 s. 25). Vid sådana överträdelser som avses i 16 § 1 KKL får varning meddelas bara i begränsad omfattning. Det gäller i fall av rattonykterhet med en blodalkoholhalt under 0.8 promille. En ytterligare förutsättning är att omständigheterna är mildrande. Föreligger det synnerliga skäl får med avvikelse från KKL återkallelse underlåtas om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten (24 § andra stycket KKL).

Under år 1986 återkallades ca 18 000 körkort och meddelades ca 13 000 varningar (Se bilaga 5 tabellerna A-G).

På varje länsstyrelse tjänstgör ett eller flera allmänna ombud. De har bl.a. till uppgift att ansöka hos länsrätten om

återkallelse av körkort eller körkortstillstånd, att meddela föreläggande om varning och att i vissa fall förelägga körkortshavare att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

Polisman skall om ett fordon framförs i strid mot KKL hindra fortsatt färd om den skulle innebära påtaglig fara för trafiksäkerheten eller om annan väsentlig olägenhet föreligger. Polismyndighet eller åklagare kan vidare i vissa fall besluta att ett körkort skall omhändertas. Polisen rapporterade under år 1986 ca 325 000 brott mot trafiklagstiftningen samt tog ca 600 000 alkoholutandningsprov (Se bilaga 4 tabellerna A-E).

5.2 Omhändertagande av körkort

Ett körkort skall omhändertas omedelbart av polis eller åklagare om körkortshavaren gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik eller till trafiknykterhetsbrott eller om han på grund av skada, sjukdom eller dylikt saknar förutsättningar att köra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt. Vid trafiknykterhetsbrott skall körkortet inte omhändertas om alkoholhalten i blodet inte kan antas ha uppgått till 0,8 promille under eller efter färden och omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Beslut om omhändertagande skall meddelas skyndsamt och delges körkortshavaren. Körkortshavaren skall efter anmaning överlämna körkortet till den myndighet som fattat beslutet. Har körkortet förstörts eller förkommit skall körkortshavaren anmodas att skriftligen anmäla förlusten till länsstyrelsen. Vid misstanke om trafiknykterhetsbrott skall beslutet sändas in till länsstyrelsen inom 48 timmar. Om blodalkoholhalten uppgått till mellan 0,5 och 0,8 promille och mildrande omständigheter förelegat skall det dock ske snarast möjligt. Vid översändandet skall det bifogas körkort som överlämnats, föreliggande utredning samt uppgift om delgivning och om de skäl som föranlett åtgärden.

Om ett körkort har omhändertagits skall det allmänna ombudet ansöka om körkortsingripande hos länsrätten. Det skall göras skyndsamt. Ett beslut om omhändertagande får inte överklagas. Reglerna för när ett körkort skall omhändertas har sitt ursprung från 1934 då motorfordonsförordningen ändrades i vissa delar. I propositionen uttalades bl.a. att institutet omhändertagande behövdes för att snabbt kunna ingripa mot förare som grovt åsidosatt trafikreglerna. Det ansågs att omhändertagande skulle ske där det fanns grundad anledning att anta tt körkortet skulle komma att återkallas. Dessa fall borde beskrivas konkret. Man menade också att omhändertagandet var en rent polisiär åtgärd. Rätten att omhänderta ett körkort borde dock förbehållas viss polispersonal i befälsställning.

Följande två rättsfall kan något belysa när allmän domstol anser att grov vårdslöshet i trafik föreligger.

1. En bilförare körde om på ett backkrön. Omkörningen ansågs innefatta en betydande fara för kollision med mötande fordon med hänsyn till sikt- och trafikförhållandena. Föraren ansågs vara medveten om denna risk. Särskilt med hänsyn till att körningen inte ledde till någon trafikolycka ansågs emellertid inte övertygande utredning förebragts om att vårdslösheten varit av sådan beskaffenhet, att den borde bedömas som grov **(SvJT 1962 rf. s. 65)**.

2. F förföljdes av en polisbil och förde sitt fordon på olika parkvägar i en park, på fel sida om en uppsatt trafikdelartavla, över och på gångbanor samt genom en för fotgängare avsedd, omkring 6 meter lång tunnel vid en T-banestation. Hovrätten fann att F under färden, särskilt vid körningen genom tunneln (då F enligt vittnesmål hållit en hastighet av 40-50 km/tim) visat grov oaktsamhet och ådömde honom således ansvar för grov vårdslöshet i trafik **(SvJT 1964 rf. s. 62)**.

Nedan angivna två rättsfall beskriver när regeringsrätten anser mildrande omständigheter föreligger i samband med rattonykterhet.

1. Körkortshavare stoppades vid trafikkontroll på länsväg kl. 9.15 en augustidag. Blodprov utvisade minst 0.50 promille. Alkoholförtäringen hade skett dagen innan. Regeringsrätten: Genom körningen har NN skapat en trafiksituation som typiskt sett måste anses vara farlig. Han har haft körkort sedan år 1956 med endast smärre förseelser och har inte gjort sig skyldig till någon förseelse som ger anledning att anta att

han skulle vara opålitlig i nykterhetshänseende. Han har behov av körkort för att kunna sköta sitt arbete. Den samlade bilden innebär att omständigheterna varit mildrande. NN skall därför meddelas varning i stället för återkallelse av körkortet.(RÅ 83 2:13)[1].

2. Sjukpensionär togs för rattonykterhet en aprildag vid 14-tiden på riksväg. Blodalkoholhalten uppmättes till 0.53 promille. Han hade haft körkort sedan år 1945 och hade inte tidigare gjort sig skyldig till någon förseelse som kunde ge anledning till antagande att han skulle vara opålitlig i nykterhetshänseende. Han hade behov av körkort för att besöka affärer och serviceinrättningar eftersom det inte fanns allmänna kommunikationsmedel. Regeringsrätten: Mildrande omständigheter fick anses föreliggs i viss mån beträffande NN:s personliga förhållanden och - ifråga om brottet - beträffande blodalkoholhalten. Alkoholförtäringen hade dock skett kort tid före körningen samma dag. Den samlade bilden kunde inte anses innebära att omständigheterna varit mildrande. Varning kunde inte meddelas. Återkallelse sex månader (RÅ 83 2:47).

5.3 Återkallelse och varning

Länsrätten prövar som tidigare nämnts bl.a. mål om återkallelse av körkort och körkortstillstånd. Processen i länsrätten är i princip skriftlig. Om körkortshavaren begär det brukar länsrätterna hålla muntlig förhandling.

Om körkortet är omhändertaget skall länsrätten utan dröjsmål pröva om körkortet skall återkallas tills vidare (interimistisk återkallelse) eller återställas. Länsrätten kan även i andra fall återkalla ett körkort interimistiskt. Förutsättningen för ett sådant beslut är att det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas på grund av brott, opålitlighet i nykterhetshänseende eller sjukdom (16 § 1-7 KKL). Grundas beslutet på misstanke om brottslig gärning skall beslutets giltighetstid begränsas.

Länsrätten skall vid slutligt beslut om återkallelse bestämma en spärrtid om lägst 1 månad och högst 3 år. Samma

---

1 Regeringsrättens årsbok

tidsgränser gäller vid interimistiskt beslut om beslutets giltighetstid skall begränsas. Vid slutligt beslut om återkallelse kan länsrätten bestämma att ett godkänt förarprov skall avläggas innan körkortet lämnas ut. Vidare kan länsrätten, om den inte återkallar körkortet, meddela särskilda villkor för körkortet eller besluta att förnyad personutredning skall ske vid en senare tidpunkt. Rätten får också förelägga körkortshavaren att sända in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Den kan även begära yttrande från socialnämnden under processens gång.

Beträffande tillämpningen av reglerna om återkallelse och varning uttalades i prop. 1975/76:155 att körkortsingripande skall ske efter en nyanserad bedömning. Detta skulle särskilt gälla vid fall av allmän brottslighet (16 § 6 KKL), onykterhet och olovlig körning. En nyanserad syn skulle också anläggas när man bestämde spärrtid vid återkallelse. Detta innebär att man skall ta hänsyn till helhetsbilden av vederbörandes situation. Omständigheter såsom behov av körkort samt den tid som förflutit mellan förseelse och körkortsingripande kan därvid komma att beaktas i vissa fall. Nyanseringen borde dock enligt propositionen inte drivas dithän att man fick en bristande enhetlighet i praxis. Vid detta tillfälle liksom senare har statsmakterna gett uttryck för att överträdelser såsom körning mot rött ljus, omkörning strax före eller på övergångsställe, färd ut på huvudled utan att iakttta stopplikt och väsentliga hastighetsöverskridanden skall bekämpas med kraft. Departementschefen har i prop. 1985/86:115 uttalat att även andra trafikförseelser än de som nämnts nu givetvis också kan utgöra brott mot väsentliga trafikregler. Rent generellt angavs i prop. 1979/80:178 att - om någon faktisk fara inte förelegat vid en överträdelse av en väsentlig trafikregel - överträdelsen inte genast borde leda till en så hård reaktion som återkallelse. Överträdelser som berodde på ett tillfälligt förbiseende borde vidare kunna bedömas som ringa och inte leda till något körkortsingripande. Mer flagranta överträdelser och medvetna risktaganden måste dock alltid leda till körkortsingripande.

I fråga om allvarliga hastighetsöverskridanden uttalades i 1986 års prop. att överskridande av den tillåtna hastigheten med mer än 30 km/tim eller med 20 km/tim eller mer utanför skolor m.m. är av den art att återkallelse bör komma ifråga. Både i prop. 1975/76:155 och i prop. 1985/86:115 har påpekats att man i dessa fall naturligtvis inte skall avstå från en med hänsyn till omständigheterna nyanserad bedömning.

Nedanstående rättsfall visar fall där vederbörande brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel men där överträdelsen ändå bedömdes vara ringa.

I två olika fall hade personbilsförare kört ut på väg från fastighet och kolliderat med mopedförare resp. cyklist. Förarna dömdes för vårdslöshet i trafik. Regeringsrätten ansåg att de i och för sig hade brutit mot en väsentlig trafikregel (skyldigheten att iaktta omsorg och varsamhet) men fann att oaktsamheten kunde hänföras till ett tillfälligt förbiseende. Överträdelserna bedömdes således som ringa (RÅ 84 2:16 I och II).

Följande rättsfall ger en provkarta av fall där vederbörande brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel. I vissa fall har överträdelsen medfört återkallelse, i andra fall varning.

<u>Underlåtenhet att iaktta stopplikt</u>

1. Yrkeschaufför hade vid färd med lastbil varit ovarsam genom att inte anpassa färdsättet så att han kunnat iaktta föreskriven stopplikt med kollision som följd. Halt väglag rådde. Regeringsrätten: Vad som ligger NN till last är av så allvarlig beskaffenhet att varning inte kan anses vara en tillräckliig åtgärd oaktat NN i övrigt har kört bil i mycket stor omfattning och i stort sett inte tidigare har gjort sig skyldig till någon trafikföreseelse av jämförbar art. Återkallelse tre månader (RÅ 83 2:21).

2. Körkortshavare iakttog inte stopplikt utan körde ut på huvudled och sammanstötte med en på huvudleden framförd personbil. 20 dagsböter. Inga tidigare förseelser. Kammarrätten: Brott mot väsentlig trafiksäkerhetsregel. Varning med hänsyn till långt prickfritt körkortsinnehav (RK 78 2:22 III)[1].

<u>Påkört fotgängare på övergångsställe</u>

3. Bilförare framförde personbil på Kungsgatan i Jönköping. I en gatukorsning körde han på ett övergångsställe på en gångtrafikant med fordons- och personskador som följd. Vederbörande hade långt körkortsinnehav med endast ett par smärre hastighetsförseelser. Återkallelse fyra månader (RÅ 82 2:44 II).

---

[1] Rättsfall från kammarrätterna

Somnande vid ratten/körning i uttröttat tillstånd

4. Körkortshavaren hade framfört personbil i uttröttat tillstånd med följd att bilen tidvis förts på vänster sida av vägen. Vederbörande hade haft körkort 2-3 år utan tidigare anmärkningar i körkortsregistret. Han ansågs ha brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel. Återkallelse fyra månader (RÅ 82 2:44 I).

Bristfällig fordonsutrustning

5. Vid flygande besiktning av en bil befanns att bromsverkan erhölls men att den försvann efter någon sekund. Körkortshavaren ansågs ha gjort sig skyldig till brott mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel. Han hade också tidigare gjort sig skyldig till ett par smärre förseelser. Återkallelse tre månader (RK 78 2:15).

Allvarliga hastighetsöverträdelser

6. NN hade den 1 juli 1986 kört en personbil med en hastighet av 144 km/tim där högsta tillåtna hastighet var 110 km/tim. NN hade uppgivit, vilket inte vederlagts, att det vid tillfället rådde goda väderleksförhållanden, att vägbanan var torr och att trafikintensiteten var ringa. Han hade vidare framhållit att han är van bilförare och att han kört prickfritt i 23 år. Regeringsrätten konstaterade, att hastighetsöverskridandet var avsevärt och att några omständigheter som utgjorde synnerliga skäl för varning inte visats. På grund härav har det funnits sannolika skäl att NN:s körkort slutligen skulle komma att återkallas. Underinstansen har därför haft fog att återkalla NN:s körkort tills vidare med en giltighetstid av två månader (Regeringsrättens beslut den 27 november 1986, mål nr 4358-1986).

7. En körkortshavare förde på riksväg 23 personbil med en hastighet av 129 km/tim vid tillåtna 90 km/tim. Han hade under färden fått meddelande att hans fostermoders tillstånd hade försämrats avsevärt och rekommenderats att besöka henne så snart som möjligt, vilket han uppgav som skäl för hastighetsförseelsen. Regeringsrätten anförde att anledning till hastighetsöverskridandet måste anses som godtagbar och att fråga inte var om något som med större eller mindre olägenhet kunde uppskjutas. Synnerliga skäl för varning ansågs föreligga (Regeringsrättens beslut den 27 maj 1987, mål nr 1161-1987).

Slutligen redovisas två rättsfall där vederbörande gjort sig skyldig till upprepade förseelser vilket medfört varning respektive återkallelse.

1. Körkortshavare hade under tiden juni 1980 - augusti 1981 gjort sig skyldig till tre hastighetsöverträdelser, två 1-15 km/tim och en 16-30 km/tim. Regeringsrätten: Grund

för återkallelse. Varning med hänsyn till förseelsernas art (RÅ 82 2:17).

2. Körkortshavare hade i oktober 1984 tilldelats varning för tre hastighetsöverträdelser, den senaste begången i maj 1984. I november 1984 gjorde han sig skyldig till en ny hastighetsöverträdelse - 68 km/tim vid tillåtna 50 km/tim. Regeringsrätten i plenum: Återkallelse två månader (RÅ 85 2:59).

5.4 Spärrtid

Länsrätten skall som tidigare nämnts vid återkallelse av körkort på någon av grunderna i punkterna 1-6 i 16 § KKL bestämma en spärrtid om lägst en månad och högst tre år. I prop. 1975/76:155 anfördes att minimitiden en månad borde användas endast undantagsvis och att vissa schabloner för spärrtidens längd var nödvändiga. Spärrtider mellan fyra och tio månader vid upprepade förseelser eller vid enstaka allvarligare överträdelser ansågs rimma väl med en nyanserad bedömning.

Vid grov vårdslöshet och rattfylleri skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Föreligger det synnerliga skäl får dock spärrtiden i dessa fall sättas ned. I länsrättens beslut om återkallelse skall anges när spärrtiden löper ut. Beslutet liksom spärrtiden gäller resp. börjar löpa från dagen för beslutet. Beslutet skall därefter delges vederbörande.

Om det är en brottslig gärning som ligger till grund för ett beslut om återkallelse, vilket oftast är fallet, får länsrätten inte slutligt återkalla körkortet förrän brottmålsdomen vunnit laga kraft eller beslut om åtalsunderlåtelse föreligger. Om körkortet varit omhändertaget eller återkallat tills vidare under minst så lång tid som slutligen skulle ha bestämts som spärrtid får länsrätten förordna att ytterligare ingripande inte skall ske.

Allmän domstol får vid bestämmandet av straff för brott enligt trafikbrottslagen ta hänsyn till om vederbörande kan komma att få sitt körkort återkallat och om detta medför hin-

der eller synnerlig svårighet för vederbörande i hans yrkes- eller näringsutövning.

5.5 Förfarandet efter det att spärrtid har löpt ut

Återkallelse innebär att förarens behörighet upphör att gälla. Spärrtid är den tid under vilken föraren är fråntagen sin behörighet. Huvudregeln för att man skall få tillbaka behörigheten är att man skall ansöka om körkortstillstånd och genomgå förarprov och personutredning. Till ansökan om körkortstillstånd skall vidare fogas en hälsodeklaration eller i vissa fall ett läkarintyg.

Från huvudregeln finns viktiga undantag. Har spärrtiden bestämts till högst ett år behöver i normalfallet något förarprov inte avläggas. Har dessutom någon av återkallelsegrunderna enligt 16 § 2, 3 eller 4 KKL eller dessa tillsammans legat till grund för återkallelsebeslutet behövs i normalfallet inte heller vare sig personutredning eller ansökan om körkortstillstånd. Länsrätten kan dock, som tidigare nämnts, förordna att förarprov skall avläggas även om spärrtiden bestämts till mindre än ett år. Likaså kan länsstyrelsen förordna att personutredning eller annan nödvändig utredning skall göras trots att endast punkterna 2, 3 eller 4 utgjort grund för återkallelsen.

Om varken personutredning eller förarprov krävs skall trafiksäkerhetsverket utan något föregående körkortstillstånd lämna ut det återkallade körkortet när spärrtiden har löpt ut. Detta gäller dock inte om länsstyrelsen har beslutat att ansökan om körkortstillstånd skall ges in. Ett sådant beslut får meddelas om det under spärrtiden kommit fram sådana omständigheter som bör föranleda att något körkortstillstånd inte bör meddelas. När tillstånd skall meddelas efter återkallelse får länsstyrelsen föreskriva att bevis om godkänt förarprov skall ges in efter viss tid eller vid regelbundet återkommande tillfällen eller förordna att förnyad personutredning skall

ske vid vissa tidpunkter eller meddela annan föreskrift som är påkallad från trafiksäkerhetssynpunkt.

Körkort som återkallats tills vidare skall återställas när beslutets giltighetstid löper ut om den har bestämts till högst ett år. Vid längre giltighetstid skall förarprov avläggas innan körkortet får lämnas ut.

Länsstyrelsernas organisationsnämnd (LON) tillställde i april 1987 länsstyrelserna en enkät om deras praxis vid prövning av ansökan om körkortstillstånd efter återkallelse. Av svaren, varav en del var utförliga, kunde följande utläsas: Länsstyrelserna förordnar om personutredning när någon av återkallelsegrunderna enligt 16 § 1, 5 eller 6 KKL legat till grund för länsrättens återkallelsebeslut. Polismyndigheten som utför personutredningen gör en kontroll i person- och belastningsregistret och avger ett yttrande. I yttrandet till länsstyrelsen framgår det bl.a. om nya brott begåtts under spärrtiden. Därutöver kontrollerar länsstyrelsen om beslut enligt lagen om omhändertagande av berusade personer m.m. (1976:511) (LOB) finns i körkortsregistret. Till ansökan om körkortstillstånd finns också fogat en hälsodeklaration eller i förekommande fall ett läkarintyg.

Utöver ovan nämnda förfarande varierade praxis hos länsstyrelserna när återkallelse skett på grund av trafiknykterhetsbrott eller då personen bedömts vara opålitlig i nykterhetshänseende. Tolv länsstyrelser angav att de lånar in länsrättens akt i återkallelsemålet. Sju län, bl.a. Stockholms och Malmöhus län, uppgav att, om polisens personutredning och hälsodeklarationen (alternativt läkarintyg) inte innebar hinder mot tillstånd samt några nya förseelser inte hade inträffat under spärrtiden, meddelades körkortstillstånd utan ytterligare utredning. I annat fall inhämtades erforderlig utredning. Femton länsstyrelser hade mer eller mindre som rutin att i vart fall begära utredning från socialnämnden vid återkallelse på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende . I vart fall fem av dessa femton gjorde det också regelbundet

vid trafiknykterhetsbrott medan sex av dem i princip endast begärde utredning från socialnämnden och/eller konsultläkare vid hög blodalkoholhalt och vid upprepade trafiknykterhetsbrott.

5.6 Körkortsregistret m.m.

Körkortsregistret (CKR) förs centralt med ADB av TSV:s registeravdelning. Det innehåller identitetsuppgifter och körkortsuppgifter. I CKR registreras också belastningsuppgifter om omhändertaganden enligt LOB. Övriga belastningsuppgifter (uppgifter om brott m.m.) som hör till körkortsregistret (körkortsregistrets belastningsdel - KKBEL) förs av rikspolisstyrelsen (RPS) inom rättsväsendets informationssystem (RI-systemet). CKR är uppbyggt så att den som är behörig att få information ur det omedelbart över terminal kan få aktuella uppgifter. KKBEL fungerar annorlunda. RPS tillför registret nya uppgifter varje månad i fråga om brottmålsdomar, varannan vecka beträffande ordningsbotsföreläggande och varje vecka när det gäller strafföreläggande. En gång i veckan får TSV över magnetband uppgifterna från RPS. TSV producerar sedan registerblad som distribueras till de allmänna ombuden. Registerbladen är ombuden tillhanda inom en vecka.

För att underlätta arbetet för de allmänna ombuden rekommenderade RPS i december 1986 polismyndigheterna att till de allmänna ombuden översända kopior av primärrapporter och i förekommande fall ordningsföreläggande vid avsevärda hastighetsöverskridanden. En ordningsföreläggandeblankett innehåller idag inget utrymme för att beskriva omständigheterna vid förseelsen. Inom rikspolisstyrelsen pågår emellertid ett arbete med att se över blankettens utformning.

5.7 Trafiknykterhetsbrott

De straffrättsliga reglerna om trafiknykterhetsbrotten finns i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Den allmänna regeln finns i 4 § 1 mom. första stycket som innebär att den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och är så påverkad av alkohol att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet skall dömas för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande till dagsböter, dock lägst tjugofem.

Enligt 4 § 1 mom. andra stycket gäller samma regler om föraren varit påverkad av något annat berusningsmedel än alkohol. I 4 § 1 mom. tredje stycket finns den praktiskt mycket viktiga regeln om promillerattfylleri. Den innebär att den som under eller efter färden haft en blodalkoholhalt om 1,5 promille eller mera skall anses ha varit så påverkad som det sägs i första stycket. Det rör sig alltså om en s.k. legal presumtion, dvs. om någon har haft den angivna blodalkholhalten accepteras inte en bevisning om att han - kliniskt sett - inte var så berusad att han inte kunde köra på ett betryggande sätt.

Regeln om rattonykterhet står i 4 § 2 mom., som föreskriver att den som kör med en blodalkoholhalt som uppgår till 0,5 men inte 1,5 promille skall dömas till dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Som regel döms den som gjort sig skyldig till rattfylleri till fängelse en eller två månader. Om den dömde är i behov av vård, har inlett ett vårdprogram och resultatet av vården skulle äventyras av ett fängeslestraff, förekommer det att domstolarna i stället dömer till villkorlig dom eller - vilket är vanligare - till skyddstillsyn, eventuellt med en föreskrift om nykterhetsvårdande behandling. Av dem som årligen döms för rattfylleri döms ca 90 procent till fängelse och återstoden i huvudsak till villkorlig dom eller skyddstillsyn. En liten andel döms till böter. Det rör sig vanligen om

personer som kört moped eller som endast kört en mycket kort sträcka - t.ex. några meter för att parkera om en bil. Påföljden för rattonykterhet bestäms så gott som alltid till mellan 50 och 100 dagsböter.

I körkortshänseende gäller - som framgått av avsnitt 5.1 - att körkortet i princip alltid skall återkallas för den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Varning kan dock meddelas om blodalkoholhalten vid rattonykterhetsbrott inte uppgått till 0,8 promille och om omständigheterna är mildrande. Spärrtiden för den som dömts för rattfylleri skall bestämmas till minst ett år. Domstolarna låter i stor utsträckning blodalkoholhalten vara bestämmande för spärrtidens längd. Vid återkallelse på grund av rattonykterhet bestäms spärrtiden normalt till mellan sex och nio månader, vid blodalkoholhalter i närheten av 1,5 promille dock högre. Det är sedan länge känt att en stor andel av dem som döms för trafiknykterhetsbrott är alkoholberoende eller i vart fall har mycket avancerade alkoholvanor. Det är också allmänt känt att den som har utvecklat ett beroende av alkohol har betydande svårigheter att bryta sitt missbruk. Det förutsätter så gott som alltid en långvarig och ingripande behandling. Återfallsrisken är också betydande, särskilt i början. Det kan t.ex. noteras att socialstyrelsen vid ansökan om körkortstillstånd efter återkallelse på grund av sjukdom (alkoholism) rekommenderar en "karenstid" av två år utan återfall i missbruk.

De medicinska aspekterna på trafiknykterhetsfrågan behandlas i bilaga 7 som utarbetats av utredningens expert, överläkaren Milan R. Valverius.

5.8 Allmänna ombuden

Den 1 januari 1981 infördes ett tvåpartssystem för körkortsmål genom att man förordnade allmänna ombud vid länsstyrelserna. Ombuden för det allmännas talan i mål om återkallelse

av körkort, körkortstillstånd och traktorkort, i mål om nedsättning av spärrtid efter återkallelse och i mål om vägran att godkänna ett utländskt körkort. Ombuden har också behörighet att utfärda föreläggande att inge läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Vidare får ombudet föranstalta om annan erforderlig utredning. Från den 1 januari 1987 får ombuden även utfärda föreläggande om varning för godkännande inom viss tid. Varning kunde tidigare endast meddelas av förvaltningsdomstol.

5.8.1 Organisation

De allmänna ombuden är placerade på länsstyrelsernas allmänna enheter. I Stockholms län är de allmänna ombuden placerade på trafikenheten. I Gotlands och Norrbottens län är de allmänna ombuden placerade på rättsekretariatet resp. rättsenheten. De allmänna ombuden har normalt även andra ärenden att handlägga. Arbetet är vanligen organiserat enligt följande.

Kanslipersonal som "enligt uppdrag" grovgranskar registerblad, begär in utredningar och yttranden, ombesörjer post, gör inmatningar i centrala körkortsregistret och, beträffande enklare fall, expedierar vissa självklara underrättelser samt upprättar förslag till ansökan till länsrätten. I vissa län, framför allt storstadslän finns handläggare som bereder och föredrar de ärenden vilka passerat genom kansliet. De allmänna ombudens arbete består i att slutligt granska ärenden av något svårare karaktär, besluta om ansökan om körkortsingripande till länsrätten eller förelägga om varning, att föra talan vid domstol samt att studera länsrättens, kammarrättens och regeringsrättens domar.

Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor genomförde sommaren 1986 en enkätundersökning rörande organisationen av de allmänna ombuden och länsstyrelsernas körkortstillståndsgivning. Nitton allmänna ombud i olika län inkom med svar. Resultatet av undersökningen kan kortfattat beskrivas enligt

följande: Allmänna ombuden och körkortstillståndsgivningen har i arton länsstyrelser skilda expeditioner. Nio av dessa är dock samlokaliserade. Endast i en länsstyrelse är expeditionen gemensam. Handläggarna för de olika funktionerna är vid femton länsstyrelser samlokaliserade medan de i fyra län inte är det. I tretton län beslutar de allmänna ombuden i olika omfattning också i körkortstillståndsärenden. På fråga om föreningen borde verka för att all körkortshantering skall ske i en funktion med bl.a. gemensamt ledningsansvar och expeditionell samordning svarade sex länsstyrelser nej, sex svarade ja och sju gav inte något entydigt svar på frågan.

Det finns ca 70 tjänstemän med förordnande som ordinarie allmänt ombud. Av de ordinarie allmänna ombuden har över hälften jur.kand.examen. Flera av dem är dessutom tingsmeriterade. Några av dem har dessutom ytterligare kompetens som t.ex. fiskal eller distriktsåklagare. Övriga allmänna ombud har högskole/akademisk utbildning eller den "gamla" landskanslistutbildningen.

5.8.2 Handläggning av körkortsärenden

Flertalet allmänna ombud tillämpar de rekommendationer som LON i samarbete med domstolsverket (DV) gett ut, nämligen DV/LON, DVdnr 2254-1981, Rutin för hantering av körkortsmål i länsstyrelse och länsrätt.

5.8.3 LON:s roll

LON har en allmänt stödjande roll när det gäller de allmänna ombuden. Det innebär bl.a. att LON ger allmänna råd, samt bevakar lagstiftning och praxis. Bevakningen av praxis går till på så sätt att de allmänna ombuden sänder de överrättsdomar de anser intressanta till LON. LON gör sedan ytterligare en

sållning av domarna och distribuerar sedan dessa till samtliga ombud.

LON medverkar dessutom till viss försöksverksamhet beträffande rättsdata på några länsstyrelser för att underlätta rättsfallsbevakningen m.m.

LON bevakar också behovet av blanketter och andra hjälpmedel för de allmänna ombuden. LON anordnar vidare årliga konferenser och kurser för de allmänna ombuden samt framför allmänna ombudens behov och synpunkter till departement och myndigheter.

Mycket av LON:s stödjande verksamhet sker tillsammans med allmänna ombudens förening. LON:s målsättning och arbete sammanfaller i stort med föreningens ändamål.

5.8.4 Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor

Vid årsskiftet 1983/84 bildades allmänna ombudens referensgrupp (AOR). Gruppen var sammansatt så att den skulle representera län av olika storlek och olika delar av landet. AOR:s uppgift var att verka för en enhetlig praxis i körkortsmål. Bland det som gruppen har uträttat kan nämnas ett förslag till gemensam ansökningspraxis avseende 16 § 2-4 KKL. Detta förslag antogs vid en konferens för de allmänna ombuden i mars 1984. Vidare har en undersökning gjorts om vilka brott som föranleder ansökan till länsrätt enligt 16 § 6 KKL, vilken utredning som görs i dessa fall och hur domstolarna bedömt den. En liknande undersökning har skett vad gäller ansökningar enligt 16 § 5 KKL. Denna undersökning har lett till förslag till riktlinjer för handläggning av ansökningar på grund av omhändertaganden enligt LOB. AOR har även i samarbete med trafiksäkerhetsverkets registeravdelning verkat för framtagande av statistik över körkortsingripanden.

Det ansågs bland de allmänna ombuden angeläget att ge gruppen en fastare form för sitt arbete. Vid en konferens för de allmänna ombuden i juni 1985 beslöt man därför att bilda en förening för allmänna ombud i körkortsfrågor. I april 1986 antogs stadgar för föreningen. Enligt dessa är föreningens ändamål

att allmänna ombuden skall hållas välinformerade om lagstiftning, rättspraxis, rättsfrågor och handläggningsrutiner

att därigenom verka för en så enhetlig rättspraxis som möjligt samt för enkla och effektiva handläggningsrutiner

att verka som remissinstans samt

att för övrigt vara ett intresseorgan för ombuden.

Föreningen har gett ut riktlinjer för när de allmänna ombuden bör utfärda föreläggande om varning.

I en enkätundersökning som företogs under april 1987 uppgav samtliga allmänna ombud att de i huvudsak följde de av föreningen beslutade riktlinjerna.

5.8.5 Arbetsbelastning

Allmänna ombudens resurser, räknat i årsarbetskrafter, har vid en jämförelse mellan åren 1984 och 1986 ökat för elva län och minskat för lika många samt varit oförändrat för två län. Den största ökningen svarade Södermanlands län och Örebro län för, som ökade med ca en årsarbetskraft vardera. Den största minskningen svarade Göteborgs och Bohus län för med 1,5 årsarbetskrafter följt av Malmöhus län och Västernorrlands län med 0,75 resp. 0,85 årsarbetskrafter. Mellan år 1984 och 1986 har antalet körkortshavare i förhållande till allmänna ombudens resurser ökat i sexton län och minskat i åtta län. Det högsta antalet körkortshavare år 1986 fanns i Malmöhus län (107893 per årsarbetskraft) och det lägsta (Gotlands län har

inte tagits med i jämförelsen) i Södermanlands län (42166 per årsarbetskraft). En jämförelse mellan samma år avseende antalet registerblad i förhållande till de allmänna ombudens resurser ger vid handen att antalet registerblad per årsarbetskraft har ökat i fjorton län och minskat i tio län. Högst antal registerblad år 1986 hade Malmöhus län (15920 per årsarbetskraft) medan Jämtlands län (Gotlands län har inte tagits med i jämförelsen) hade det lägsta antalet (4457 per årsarbetskraft). Antalet diarieförda ärenden i förhållande till de allmänna ombudens resurser har mellan samma år ökat i femton län och minskat i sju län. Högst antal ärenden hade år 1986 Malmöhus län (1253 per årsarbetskraft) medan Jämtlands län hade det lägsta antalet ärenden (342 per årsarbetskraft).

Allmänna ombudet kunde tidigare i stället för att ansöka om körkortsingripande erinra körkortshavaren om det fanns särskild anledning att påminna denne om de krav som från trafiksäkerhetssynpunkt gällde för innehav av körkort. Institutet erinran avskaffades 1 januari 1987 samtidigt som allmänna ombudet från samma tid medgavs rätt att utfärda förelägganden om varning.

LON frågade i april 1987 de allmänna ombuden hur deras arbetsbelastning för perioden januari-mars 1987 hade påverkats av den nämnda reformen. Svaret blev att över hälften av de allmänna ombuden ansåg att arbetsbelastningen var oförändrad, medan omkring en fjärdedel ansåg att den ökat och övriga att den minskat. Under första halvåret 1987 hade de allmänna ombuden i Gotlands och Uppsala län utfärdat 30 resp. 37 varningsförelägganden medan man i Göteborgs och Bohus län hade utfärdat 431. I övriga län varierade antalet mellan dessa tal. Av samtliga utfärdade förelägganden hade 82 procent godkänts. Med undantag för några länsstyrelser ansöker de allmänna ombuden om interimistisk återkallelse när hastighetsgränserna överskridits med minst 31 km/tim.

5.9 Konsultläkarnas medverkan i körkortsprövningen

Körkortstillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon.

För att styrka de medicinska förhållandena - hälsotillståndet - skall en hälsodeklaration och, i vissa fall, läkarintyg lämnas in i körkortstillståndsärendet. Om man ifrågasätter körkortsinnehavet på grund av försämrad hälsa kan det bli aktuellt att kräva nytt läkarintyg. Körkortshavaren kan då föreläggas att skicka in ett sådant. Föreläggandet kan beslutas av länsrätten eller det allmänna ombudet.

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att denne på grund av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort, skall läkaren anmäla detta till länsstyrelsen.

Körkortsmyndigheterna behöver ofta experthjälp med att bedöma körkortssökandens/havarens hälsotillstånd. Ibland räcker det inte att ta ställning till läkarintygen utan dessa måste tolkas med stöd av bakomliggande handlingar i form av patientjournaler och andra handlingar.

Det medicinska biträde som behövs i ärenden om körkortstillstånd hos länsstyrelse eller mål om körkortsåterkallelse i länsrätten lämnades före den 1 juli 1981 av länsläkarna. Länsläkarväsendet avvecklades då och det överläts till länsstyrelserna att sluta avtal med offentligt anställda eller privatpraktiserande läkare som på konsultbasis skall biträda vid handläggningen av körkortsmedicinska frågor. Det finns inte någon instruktion eller andra bestämmelser som reglerar konsultläkarnas ställning.

I prop. 1979/80:6 rörande bl.a. avskaffande av länsläkarorganisationen anfördes bl.a. följande: Länsläkaren i ett medelstort län handlade ca 2 000 körkortsärenden per år. Dessa

ärenden upptog ca 20 procent av hans tid. Körkortsärenden var en specifik uppgift, som inte hade något samband med länsläkarorganisationens övriga verksamhet. Körkortsärenden borde kunna läggas på läkare som särskilt förordnats att på deltid biträda länsstyrelse och länsrätt med de medicinska bedömningarna i dessa ärenden. Vidare borde länsstyrelserna genom närmare samarbete med sjukvårdshuvudmännen kunna få tillgång till viss kvalificerad medicinsk expertis, exempelvis när det gäller körkortsärenden som var betjänta av att bedömas av läkare med specialistkompetens. Länsstyrelserna och länsrätterna skulle denna väg i vissa fall kunna få ett mer kvalificerat medicinskt sakkunnigutlåtande än man då kunde få genom att utnyttja länsläkarorganisationen.

I socialstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort eller taxibehörighet (SOSFS 1984:31) sägs att konsultläkare, som besitter för uppgiften erforderlig kompetens, biträder länsstyrelse vid handläggningen av körkortsmedicinska ärenden. Socialstyrelsen har dock inte uttalat några rekommendationer i fråga om vilken kompetens som skall anses erforderlig.

Landstingsförbundet har rekommenderat landstingen att komma överens med länsstyrelserna om att landstingen skall tillgodose länsstyrelsernas behov av medicinsk expertis inom området körkort.

Vid fjorton länsstyrelser anlitades år 1986 före detta länsläkare som konsulter. Vid övriga länsstyrelser anlitades läkare med anställning i landsting eller vid företagshälsovården eller liknande. Dessa läkares kompetens ligger i regel på överläkare - eller biträdande överläkarnivå, dvs. läkare med fullgjord vidareutbildning.

Hälso- och sjukvårdsverksamheten liksom dess personal - såväl i enskild som offentlig tjänst - står under socialstyrelsens tillsyn. Den som tillhör hälso- och sjukvårdspersonalen är skyldig att lämna socialstyrelsen de handlingar styrelsen be-

höver för sin tillsyn och även de uppgifter som socialstyrelsens råd för vissa rättsliga, sociala och medicinska frågor behöver för sin verksamhet.

Länsläkarväsendet utgjorde socialstyrelsens regionala organisation och hade ställning som myndighet.

Konsultläkarna saknar egen myndighetsställning och är att anse som av länsstyrelsen eller länsrätten anlitade medicinskt sakkunniga i körkortsärenden.

Avvecklingen av länsläkarväsendet har kommit att innebära en ökad belastning på socialstyrelsens råd för vissa rättsliga, sociala och medicinska frågor (rättsliga rådet). Fler körkortsärenden än tidigare har underställts rådets bedömning. Anledningen till detta är att konsultläkarna inte har fått tillgång till patientjournaler eller annat sekretesskyddat bakgrundsmaterial till läkarintygen när sådant material erfordrats för den medicinska bedömningen.

6. INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSER

Utredningen skrev i maj 1986 till några länder och ställde följande frågor.

1. Beskriv Ert system för återkallelse/indragning av körkort.

2. Finns det i Ert land möjlighet för myndigheterna att frånta en förare rätten att framföra fordon med omedelbar effekt - slutligt eller i avbidan på utredning?

3. Vilken myndighet (eller myndigheter) kan fatta ett sådant beslut som nämnts i frågan ovan?

4. Vilka förutsättningar krävs för ett sådant beslut?

5. Kan detta beslut överklagas?

6. Vilken myndighet prövar överklagandet?

7. Är beslutet att frånta föraren rätten att framföra fordon giltigt också under tiden som överklagandet prövas?

Utredningen har vidare gjort en studieresa till Norge.

Följande kunde utläsas av de svar och synpunkter som inkom från Danmark, Finland, Norge, Storbritannien, Frankrike, Västtyskland, Schweiz, Österrike, Belgien, Nederländerna, Luxemburg och Spanien.

Samtliga länder har system för att återkalla körkort när föraren överträtt vissa trafikregler eller då denne på annat sätt visat sig olämplig att inneha körkort. Systemen är uppbyggda och organiserade på olika sätt. Redovisningen som följer tar främst sikte på resp. lands möjligheter till snabba ingripanden.

6.1 Norden

6.1.1 Danmark

Allmän domstol beslutar om ovillkorlig återkallelse av körkort vid t.ex. trafiknykterhetsbrott och vid upprepade överträdelser av grundläggande trafikregler. Polisen kan besluta om villkorlig återkallelse av körkort t.ex. om vederbörande inte avlägger ett förarprov efter föreläggande eller om han blir underkänd i provet. Vidare kan polisen besluta om återkallelse om det är helt säkert att körkortshavaren inte längre uppfyller kraven för att erhålla körkort.

Polisen kan tillfälligt återkalla ett körkort i avvakten på allmän domstols dom om överträdelsen bedöms leda till att domstolen ovillkorligt återkallar körkortet. Detta beslut kan överklagas till allmän domstol.

6.1.2 Finland

Allmän domstol kan utfärda körförbud vid grova trafikbrott t.ex. trafiknykterhetsbrott. Vid övriga trafikbrott kan polismyndighet besluta om återkallelse av körkort på viss tid t.ex. vid upprepade förseelser och vid brott mot de speciella regler som gäller för nya förare. Körförbud beslutat av allmän domstol och återkallelse beslutad av polismyndighet har samma praktiska effekt för körkortshavaren.

En polisman kan omedelbart omhänderta ett körkort om det föreligger skäl att befara att körkortshavaren har gjort sig skyldig till en handling som normalt medför körförbud eller om det föreligger sannolika skäl för återkallelse av körkortet på viss tid.

Polisen kan också om det är sannolikt att en gärning leder till körförbud tills vidare återkalla körkortet tills saken

avgjorts vid domstol. Detta beslut kan överklagas. Om det är uppenbart att domstolen inte kommer att meddela körförbud, kan polisen underlåta att återkalla tills vidare.

6.1.3 Norge

Polismyndigheten beslutar om återkallelse av körkort när lagakraftvunnen dom föreligger och återkallelsen grundar sig på hänsynen till trafiksäkerheten eller om det av "allmänna hänsyn" krävs att återkallelse sker. Återkallelse sker vidare vid opålitlighet i nykterhetshänseende. Polismyndigheten kan också återkalla ett körkort om körkortshavaren vägrar att inkomma med läkarintyg eller vägrar att avlägga förarprov eller om läkarintyget eller förarprovet visar att körkortshavaren är olämplig att inneha körkort.

Polisman beslutar om beslag, dvs. omedelbart omhändertagande av körkort, när skälig grund föreligger för misstanke om straffbart förhållande som kan medföra återkallelse av körkortet. Omhändertagandet gäller tills lagakraftvunnet avgörande föreligger om körkortshavaren samtycker till beslaget och så länge som förutsättningarna för beslag är uppfyllda. Samtycker körkortshavaren inte till beslaget får polisen behålla körkortet i högst tre veckor. Polisen kan dock inom denna tid hos allmän domstol yrka att beslaget skall bestå tills vidare. Vid ett beslag får föraren i normalfallet ett tillstånd att köra dagen ut eller till en viss plats.

Polismyndighet liksom allmän domstol måste vid beslag och återkallelse ta hänsyn till förhållandena i det enskilda fallet. I denna värdering kan beaktas hur allvarlig förseelsen är, behovet av körkort i eller utanför arbetet, konsekvenserna för körkortshavarens personliga och sociala situation samt om körkortsingripandets konsekvenser står i proportion till gärningens svårighetsgrad.

Återkallelse av körkort kan ske vid trafiknykterhetsbrott, grov vårdslöshet i trafik, opålitlighet i nykterhetshänseende, allvarliga tekniska brister hos fordonet och vid allvarliga vålds- eller sedlighetsbrott. Vidare kan körkortet återkallas vid överskridande av hastighetsgränserna, överträdelser av väjningsplikt och vid omkörning eller annan oaktsam körning som skapat en situation som lätt kunnat leda till en olycka. Om den tillåtna hastigheten är 50, 70 eller 90 km/tim återkallas körkortet om hastighetsgränsen har överskridits. med resp. 21, 30 och 35 km/tim.

6.2 Övriga länder i Europa

Allmän domstol eller förvaltningsmyndighet kan i Storbritannien, Västtyskland, Frankrike, Nederländerna, Luxemburg och Spanien återkalla ett körkort. I Storbritannien och Nederländerna återkallar förvaltningsmyndigheterna körkort endast på medicinska grunder.

I Schweiz och Österrike beslutar endast förvaltningsmyndighet om återkallelse medan i Belgien endast allmän domstol har denna befogenhet.

Endast Storbritannien saknar möjligheter till omedelbart omhändertagande av körkort. Normalt omhändertas körkortet vid trafiknykterhetsbrott. Härutöver omhändertas körkortet i Västtyskland, Schweiz och Belgien vid grova överträdelser av grundläggande trafikregler. I Belgien omhändertas körkortet också vid smitning, olovlig körning och vid ohörsamhet mot polismans order.

Det omedelbara omhändertagandet beslutas eller utförs av polisen. I Belgien fattas beslutet av allmän åklagare. I Nederländerna beslutar åklagaren efter omhändertagande om körkortet skall innehållas eller återställas. I Schweiz beslutar förvaltningsmyndigheten efter ett omhändertagande om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas.

I Schweiz kan ett beslut om omhändertagande överklagas. I Nederländerna kan åklagarens beslut överklagas.

7. ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

7.1. Problem som utredningen behandlat

I direktiven har man pekat på problemet att en ökande andel trafikolyckor och tillbud orsakas av att väsentliga trafikregler inte efterlevs. I olika sammanhang har krav framförts på bestämmelser som gör det möjligt att, i flera fall än för närvarande, omhänderta körkort i omedelbar anslutning till att körkortshavaren gjort sig skyldig till en allvarlig trafiköverträdelse. Det finns uppenbara brister i den nuvarande ordningen. En sådan uppenbar brist är den långa tid som ofta förflyter mellan en trafikförseelse och körkortsingripandet. Utredningen har undersökt förutsättningarna och formerna för snabbare körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler.

I tilläggsdirektiven har man särskilt pekat på de problem som sammanhänger med att en stor andel av dem som gör sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott också har ett mer eller mindre uttalat alkoholberoende. Det är väl belagt att risken för återfall i trafiknykterhetsbrott i denna grupp är hög. De alkoholberoende körkortshavarna utgör således en stor riskfaktor i trafiken. För den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott gäller i princip samma krav för att få tillbaka körkortet som när någon söker körkort för första gången. Kontrollen av skötsamheten i nykterhetshänseende görs på i huvudsak samma sätt, dvs. i normalfallet endast genom en kontroll i person- och belastningsregistret och körkortsregistret. Utredningen har bl.a. mot denna bakgrund undersökt om det nuvarande spärrtidssystemet vid körkortsåterkallelser på grund av trafiknykterhetsbrott bör kompletteras med en särskild lämplighetsprövning, och hur denna i så fall bör utformas, samt om det finns anledning att förlänga nuvarande spärrtider i dessa fall.

När det gäller de allmänna ombudens verksamhet har det i direktiven uppmärksammats att det finns vissa skillnader i praxis mellan olika län. Detta visar att det finns ett behov av ytterligare stöd för ombuden för att nå en enhetlig tillämpning av bestämmelserna. Utredningen har undersökt i vilka organisatoriska former ett sådant stöd kan åstadkommas.

Sedan länsläkarorganisationen avskaffades år 1981 får länsstyrelserna, vid avgörande av körkortsmedicinska ärenden, hjälp av en eller flera konsultläkare. Konsultläkaren har ingen myndighetsfunktion utan är endast rådgivare till länsstyrelsen. I det dagliga arbetet har det framstått som en brist att länsstyrelsen via konsultläkaren inte har samma möjlighet som länsläkaren hade att infordra patientjournaler till underlag för sin bedömning i yttranden till länsstyrelsen. Utredningen har mot bakgrund härav sökt belysa länsstyrelsernas behov av medicinsk expertis och dessas möjlighet att infordra patientjournaler vid handläggning av körkortsmedicinska ärenden.

Utredningen har vidare behandlat vissa problem som sammanhänger med att spärrtidsberäkningen i dag är knuten till beslutsdagen och inte till dagen för delgivning av beslutet. Utredningen har också diskuterat spärrtidslängden överhuvudtaget i belysning av de under senare år alltmer vanligen förekommande korta spärrtiderna. Med det förslag utredningen lagt i syfte att möjliggöra snabbare körkortsingripanden har utredningen också funnit anledning att behandla frågan om skyldigheten att under färd medföra körkort liksom möjligheten för polis att omhänderta körkort som är återkallat.

Slutligen har utredningen under arbetets gång uppmärksammat några frågeställningar som det inte har funnits möjlighet att behandla inom ramarna för detta arbete men som bör ägnas ytterligare överväganden.

7.2 Snabbare körkortsingripanden

7.2.1 Inledning

Som ett viktigt led i trafiksäkerhetsarbetet ingår åtgärder för att så långt som möjligt anpassa trafikanten till trafikmiljön. Denna anpassning förutsätter olika former av påverkan. Vårt sätt att uppträda i trafiken beror i hög grad på påverkan från medtrafikanter, massmedia, motororganisationer, trafikundervisning, trafiksäkerhetsinformation etc. Som ett led i ett påverkanssystem har vi därutöver de samhällsingripanden som sker i form av t.ex. lagstiftning, trafikövervakning, straffrättsliga påföljder och körkortsingripanden.

En målsättning för trafiksäkerhetsarbetet är att fortlöpande minska antalet dödade och skadade i trafiken. Antalet olyckor har emellertid ökat under de senaste åren. En betydande del av trafikolyckorna beror på att förarna inte följer väsentliga trafikregler. Det framstår därför som angeläget att på ett effektivt sätt kunna korrigera sådana förares beteende.

Det har i många sammanhang betonats vikten av att reaktionen på ett felbeteende kommer snabbt om den skall ha utsikt att bli effektiv. De nuvarande möjligheterna till körkortsingripanden upplevs som bristfälliga i detta avseende. Det händer ibland att ett körkort återkallas mer än ett år efter det att trafikförseelsen begåtts. Ingripandet uppfattas då snarare som ett extra straff än som en trafiksäkerhetsåtgärd.

Utredningen har mot denna bakgrund och med beaktande av vad som i övrigt anförts i direktiven, undersökt förutsättningarna och formerna för snabbare körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler.

7.2.2 Körkortsingripandets rättsliga karaktär

Trafikmålskommittén fann på sin tid anledning att fastslå, att körkortet inte utgör något allmänt förtroendebevis utan skall ses som ett kompetensbevis med avseende på trafiken. I konsekvens härmed skulle körkort endast förvägras eller från tas den som inte fyller de krav som från trafiksäkerhetssynpunkt kan ställas på honom.

I 7, 13 och 14 §§ KKL anges kraven för att få körkort. Bara den kan få körkort som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Det skall särskilt beaktas om vederbörande är känd för ett nyktert levnadssätt och om han kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Vidare skall den presumtive körkortshavaren avlägga förarprov avseende kunskaper om trafiksäkerhet, trafikregler, förmåga att föra fordon m.m.

Återkallelse av körkort skall enligt 16 § KKL ske i en rad olika situationer varav en del är direkt kopplade till trafikrelaterade brott, andra knyter mera medelbart an till sådana eller andra brott, andra åter hänför sig till körkortshavarens person - hans hälsa, förhållande till berusningsmedel och andra personliga förhållanden - , ytterligare andra är av formell art. Det är körkortshavarens visade eller förmodade bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken som är den gemensamma nämnaren i de olika fallen. Med andra ord, de anmärkningar mot en körkortshavare som lagen anför som återkallelsegrund hänför sig till den kompetens man kräver av den som skall betros med att föra körkortspliktigt fordon. Vid brist i kompetensen kan kompetensbeviset komma att dras tillbaka.

Kompetensbristen kan, men måste inte, ha manifesterats genom ett trafikrelaterat brott eller brott över huvud taget. I de mån som en körkortsåterkallelse till följd av brott skulle

hänföras till allmän domstols prövning skulle återkallelsen juridiskt-tekniskt anses som en särskild rättsverkan av brott. Förlust av rättighet eller behörighet kan i gällande rätt inte vara en brottspåföljd, oavsett om det brottsliga beteendet har anknytning till behörigheten eller inte. För närvarande är prövningen av frågor om körkortsåterkallelse frikopplade från brottmålsprocessen och sker i särskild ordning hos förvaltningsdomstol. Där sker också prövningen av en återkallelsefråga som saknar samband med brott. Det blir därför inte fråga om att karaktärisera körkortsåterkallelse som en brottspåföljd.

Som jämförelse kan nämnas institutet utvisning enligt utlänningslagen (1980:370). En utlänning skall ha tillstånd för att få vistas i riket och får utvisas om han uppehåller sig här utan sådant tillstånd (här bortses från avvisning). Om utlänningen begår brott får han under vissa omständigheter utvisas även om han har tillstånd att vistas här. Utvisningen beslutas av domstolen som handlägger brottmålet och är att anse som en särskild rättsverkan av brottet. Om utlänningen lever ett asocialt liv men inte begår brott kan han också utvisas, men då av förvaltningsdomstol.

Det förekommer många andra slag av rättighetsförlust - legitimationsåterkallelse och liknande - som uppvisar liknande karaktäristika som återkallelseprövningen i fråga om körkort. Verksamhetsområden där tillståndskrav gäller är vanliga i samhället.

Som exempel kan nämnas återkallelse av legitimation att utöva yrke inom hälso- och sjukvården. Sådan prövning görs av hälso- och sjukvårdens ansvarsnämnd enligt lagen (1980:11) om tillsyn över hälso- och sjukvårdspersonalen m.fl. Legitimation skall enligt lagen återkallas om den legitimerade varit grovt oskicklig vid utövning av sitt yrke eller på annat sätt visat sig olämplig att utöva yrket eller om han på grund av sjukdom eller liknande inte kan utöva yrket tillfredsställande. Ansvarsnämnden prövar även frågor om disciplinansvar

för hälso- och sjukvårdspersonal. Disciplinpåföljd är erinran och varning. Återkallelse av legitimation är ingen straff- eller disciplinpåföljd (prop. 1978/79:220 s. 33).

För att ytterligare belysa körkortsingripandets rättsliga karaktär kan man göra en jämförelse med hur vapenlagen (1973:1176) är uppbyggd. Om man bortser från att vapenlagen avser tillstånd att inneha vapen och KKL avser tillstånd att föra visst fordon, kan vissa likheter noteras. Båda lagarna avser att reglera verksamheter som är farliga om man inte besitter särskilda kunskaper. Båda lagarna reglerar också tillståndsgivning för denna riskfyllda verksamhet. Båda typerna av tillstånd förutsätter att sökanden avlagt vissa prov avseende kunskaper och skicklighet på resp. område. I båda fallen sker tillståndsgivning efter en vandelsbedömning av polismyndigheten. Tillståndet kan återkallas om innehavaren visat sig olämplig i det hänseende som tillståndet avser. Om risk för missbruk föreligger kan objektet (körkortet, vapnet) omhändertas i avvaktan på vidare beslut och, under vissa omständigheter, omedelbart. Förutsättningen för den senare typen av omhändertagande är i båda fallen att en överhängande risk relaterad till faran är för handen. I båda fallen är det brottsligt att ägna sig åt det som tillståndet avser om man inte har något sådant tillstånd. Jämförelsen visar att ett likartat betraktelsesätt anlagts på hur riskfyllda verksamheter som bilkörning och vapenhantering skall styras och regleras med olika medel från samhällets sida.

Ofta måste ett ingripande av något slag göras snabbt för att avvärja en konkret risk eller undanröja en fara. Det är då vanligen fråga om en interimistisk åtgärd. Sådana kan naturligtvis också göras för att säkra bevisning eller säkerställa annat straffprocessuellt förfarande eller förvaltningsmyndighets beslut. I vissa fall finns det ett självständigt säkerhetsintresse för en interimistisk åtgärd av något slag. Åtgärden utgörs då typiskt sett av ett omhändertagande eller beslag av någon eller något. Det kan vara fråga om vapen, sprängmedel, andra farliga föremål eller personer. Det ligger

i sakens natur att akuta ingripanden av detta slag sker för att avvärja en fara som också innebär brott, varför det finns självständigt stöd för tvångsåtgärderna i polislagen eller rättegångsbalken. Men det finns vanligen också stöd för den här typen av ingripanden i resp. speciallagstiftning. Det kan gälla föremål som vapen och berusningsmedel, handlingar som pass och körkort eller personer som är förvirrade, berusade, ordningsstörande eller smittförande, utlänningar som skall utvisas, barn i utsatta situationer, plågade djur o.dyl.

Andra snabba ingripanden, som närmast kan jämföras med de straffprocessuella tvångsmedlen, syftar till att hindra någon från att utöva viss verksamhet. Sådana ingripanden görs vanligen av polisen, ofta av den enskilde polismannen som måste underställa åtgärden polismyndigheten. Ibland skall åtgärden underställas någon specialmyndighet. Även om beslutsmyndigheten bekräftar ingripandets riktighet krävs vanligen ett mer definitivt beslut vid en senare tidpunkt.

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att man genom jämförelser kan finna faktiska likheter och olikheter mellan olika rättsliga institut och figurer och att det är den sakliga och funktionella innebörden som bör vara avgörande för en klassificering.

Körkortsingripandet måste vid en sådan klassificering hänföras till samma slags åtgärd som indragning av legitimation och tillståndsåterkallelser av olika slag där den avgörande faktorn är den personliga lämpligheten i visst hänseende och syftet är att avvärja en fara. Det är alltså inte i första hand fråga om att fastställa skulden, dvs. vad personen ifråga har gjort eller inte gjort och med vilken avsikt, vilket ju är det centrala i en straffrättslig bedömning. De omedelbara ingripanden som kan vara nödvändiga betingas av säkerhetsskäl och inte i första hand av utredningsskäl, till skillnad från de straffprocessuella tvångsingripandena.

7.2.3 Snabbare körkortsingripanden

I såväl trafikmålskommitténs betänkanden som i senare utredningar har betonats vikten av att rättsorganen inte bara arbetar säkert och effektivt utan också snabbt. När det gäller körkortsåtgärder råder det enighet om att ett snabbt ingripande har stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Framför allt motiveras detta naturligtvis av intresset av att en trafikfarlig förare snarast möjligt tas ur trafiken. Man skall dock inte bortse från de preventiva effekterna. Ett snabbt och bestämt ingripande är väsentligt också för att körkortshavarna - både de som drabbas och de som inte drabbas - skall uppfatta åtgärderna som realistiska och allvarligt menade.

Enligt det nuvarande regelsystemet skall omhändertagande av körkort ske om körkortshavaren ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne. Vidare skall körkort omhändertas om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller annan liknande orsak förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt. Härutöver kan körkort omhändertas i vissa fall efter analys av utandnings- eller blodprov.

I de andra situationerna som enligt 16 § KKL motiverar återkallelse av körkortet saknas för närvarande möjlighet att omhänderta körkortet. De fall som man närmast kommer att tänka på är naturligtvis sådana där körkortshavaren vid ett enstaka tillfälle brustit så allvarligt i omdöme eller hänsyn att hans körkortsinnehav bör ifrågasättas. Dessa fall karaktäriseras av att körkortshavaren genom sitt handlande antingen utsätter andra trafikanter för risker som dessa har svårt att värja sig mot eller, på annat sätt, visar prov på allvarlig omdömeslöshet i trafiken. Som exempel på riskbeteenden har i flera sammanhang pekats på allvarliga hastighetsöverträdelser, körning mot rött ljus, underlåtenhet att iaktta stopp-

plikt samt omkörning på eller strax före övergångsställe. Härtill bör också fogas andra beteenden som typiskt sett innebär ett betydande risktagande, t.ex. omkörning i samband med kurva, backkrön eller möte.

Utredningen har undersökt förutsättningarna för att utvidga möjligheterna till körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. Övervägandena har mynnat ut i två huvudalternativ.

Alternativ I

Omhändertagandeinstitutet bibehålls i sin nuvarande form men återkallelseförfarandet påskyndas genom att de allmänna ombuden ges praktiska förutsättningar att snabbare ansöka om interimistisk återkallelse hos länsrätten. Fördelen med ett i huvudsak oförändrat system är givetvis att man behåller en stadga som utvecklat sig i regelsystemet. De påtagliga bristerna är den fördröjning som ligger i att länsrättens interimistiska beslut måste avvaktas och att problem med delgivning av beslutet kan uppstå.

Alternativ II

Omhändertagandeinstitutet utvidgas till att avse även andra fall som med stor sannolikhet kommer att medföra slutlig återkallelse. Körkortshandlingen omhändertas omedelbart och
a) föraren förlorar helt behörigheten att framföra fordonet, eller
b) föraren behåller behörigheten att framföra fordonet i avvaktan på allmänna ombudets eller länsrättens beslut. Fördelarna är att man får ett snabbare fysiskt ingripande mot körkortet, föraren kan direkt delges omhändertagandebeslutet och återkallelseprocessen får en "flygande start". Nackdelen är att vissa nya bedömningsgrunder tillkommer vilket ställer något större krav på kunskaper och omdöme hos den som skall verkställa omhändertagandet, dvs. vanligtvis den enskilde polismannen.

Vilket av alternativen som föredras blir bl.a. beroende av hur kraftfullt man anser att samhället bör ingripa.

Redan idag föreskrivs att körkort skall återkallas interimistiskt om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att återkallas slutligt. Det kan dock ifrågasättas om regeln tillämpas på det sätt som den ger möjlighet till. Interimistisk återkallelse kunde säkert användas i större omfattning. Rätt tillämpad tillgodoser regeln ett visst krav på snabbhet i förfarandet. Snabbheten är emellertid beroende av en rad olika faktorer huvudsakligen hänförliga till polisens, de allmänna ombudens och länsrättens hantering av ärendet. I praktiken kan det ta avsevärd tid från det att den återkallelsegrundande händelsen inträffat till dess att ett interimistiskt beslut föreligger. Därtill kommer problemet att det i många fall är svårt att delge beslutet med den det rör. Tiden från den återkallelsegrundande händelsen till dess att föraren, juridiskt sett, kan tas ur trafiken kan därför i det enskilda fallet bli oacceptabelt lång. Detta får naturligtvis negativa konsekvenser för ingripandets preventiva effekt. Ett sätt att skynda på processen vore att ge de allmänna ombuden förutsättningar att snabbare gå in med ansökan om interimistisk återkallelse till länsrätten. Den tidsvinst man möjligen skulle uppnå härmed torde dock vara marginell. Möjligheterna att inom ramen för det nuvarande systemet finna tillfredsställande lösningar på problemen synes därför begränsade.

För att på ett effektivare och mer kraftfullt sätt komma till rätta med förare som inte följer väsentliga trafikregler bör därför ett utvidgat omhändertagandesystem förordas. Inte bara rena trafiksäkerhetshänsyn talar för detta. Om ett felbeteende i trafiken är så allvarligt att det sannolikt kommer att leda till slutlig återkallelse, framstår det också som saklig omotiverat att underlåta att omhänderta körkortet.

För att tillgodose kraven på rättssäkerhet synes det nödvändigt att klargöra vilka regelöverträdelser - förutom de i 23

§ KKL redan angivna - som bör betraktas som så allvarliga att omhändertagande skall ske.

Som tidigare nämnts är överträdelser som körning mot rött ljus, omkörning strax före eller på övergångsställe, färd ut på huvudled utan att iaktta stopplikt och väsentligt hastighetsöverskridande m.fl. otvivelaktigt exempel på beteenden som ger anledning att allvarligt ifrågasätta körkortshavarens lämplighet. Nämnda beteenden är också införda i 16 § 4 KKL såsom exempel på från trafiksäkerhetssynpunkt oacceptabla regelöverträdelser vilka, om överträdelsen inte är ringa, kan föranleda återkallelse.

I ett utvidgat omhändertagandesystem framstår det därför som naturligt att de regelöverträdelser som bedöms så allvarliga att återkallelse skall ske, också skall föranleda omhändertagande. Annan bedömning bör givetvis inte göras när det är fråga om i och för sig mindre allvarliga men upprepade förseelser vilka indikerar en bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse (16 § 3 KKL). Omhändertagande enligt den sistnämnda punkten förutsätter visserligen, den sannolikt ovanliga situationen, att den som tänker verkställa omhändertagandet känner till att föraren tidigare gjort sig skyldig till förseelser. Under förutsättning dock att sådan kunskap finns och förseelserna sammantagna sannolikt kan bedömas leda till återkallelse, bör ett omhändertagande ske.

Ytterligare exempel på allvarliga regelöverträdelser som skall föranleda återkallelse är trafiknykterhetsbrotten (16 § 1 KKL). I dag skall omhändertagande av körkort ske, förutom i de fall då körkortshavaren företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, vid misstanke om brott mot 4 § trafikbrottslagen och föraren före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod kan antas ha uppgått till minst 0,5 promille. Om det är frågan om ett brott mot 4 § 2 mom. trafikbrottslagen skall dock körkortet inte omhändertas om alkohol-

koncentrationen inte kan antas ha uppgått till 0,8 promille och omständigheterna vid brottet kan anses mildrande. I de fall polisen har möjlighet att lägga analysresultat från ett s.k. evidensinstrument till grund för ett beslut om omhändertagande innebär tillämpningen av stadgandet inget problem. Problemen uppstår när polisen inte har tillgång till evidensinstrument eller den misstänkte vägrar lämna utandningsprov. Den misstänkte måste då underkastas blodprovstagning och resultatet av blodanalysen måste avvaktas innan beslut om omhändertagande kan ske. Enligt utredningens mening är detta otillfredsställande. Ett omhändertagande bör kunna ske utan att resultatet av blodanalysen behöver avvaktas. Det bör anses tillräckligt att skälig misstanke om brott som avses i 4 § trafikbrottslagen föreligger.

Även i de övriga situationerna som enligt 16 § 1-7 KKL skall föranleda återkallelse föreligger, enligt utredningens mening, starka skäl för att möjliggöra ett omhändertagande av körkortet. Visserligen torde kunna sägas att antalet körkortsingripanden med stöd av 16 § 2 eller 5-7 KKL är förhållandevis litet. Detta hindrar dock inte att samma princip bör tillämpas även i dessa fall. Bedöms en situation, enligt någon av de nämnda punkterna, som så allvarlig att den sannolikt kommer att leda till slutlig återkallelse så bör också ett omhändertagande kunna ske.

Utredningen anser således att bärande skäl talar för att nu utvidga omhändertagandeinstitutet till att omfatta alla de fall som avses i 16 § 1-7 KKL. Det måste anses befogat att körkortshavaren, i dessa situationer, får undvara körkortet under en tid som kan anses rimlig för utredning i saken och vidare undersökning av vad som bör ske med hans behörighet. Betänkligheterna mot ett snabbt provisoriskt ingripande kan också reduceras genom snabbhet i den fortsatta handläggningen.

En förutsättning för omhändertagandebeslut är att det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt åter-

kallas. Kan en varning förutses bli resultatet, skall omhändertagande således inte ske.

Huvudregeln i de fall som avses i 16 § 1-7 KKL bör således vara att omhändertagande skall ske om det finns sannolika skäl för att körkortet kommer att slutligt återkallas. För att undvika stötande konsekvenser bör dock polisen, om det finns särskilda skäl, ges möjlighet att, i samband med omhändertagandet, utfärda ett tillfälligt medgivande att köra som får gälla under viss kortare tid. Ett sådant särskilt skäl kan t.ex. vara att körkortshavaren, på grund av dåliga allmänna kommuniktioner, har behov av att kunna föra fordon till och från arbetet. Giltighetstiden för ett sådant tillfälligt medgivande bör i princip inte sättas längre än som i det enskilda fallet bedöms erforderligt och torde under inga förhållanden behöva sättas längre än till två veckor. Vid polismannens bedömning av om tillfälligt medgivande att köra bör utfärdas måste naturligtvis också vägas in karaktären av felbeteendet som kan vara sådant att föraren inte alls bör tillåtas att fortsätta färden såsom t.ex. vid grov vårdslöshet i trafik eller trafiknykterhetsbrott. Ett tillfälligt medgivande att köra får således bara utfärdas om det finns särskilda skäl att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Utredningen föreslår således att 23 § KKL utvidgas till att omfatta alla de fall som avses i 16 § 1-7 KKL. Körkortet skall i dessa fall omhändertas om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att återkallas slutligt. Om ett omhändertagande skett får körkortshavaren, om det finns särskilda skäl, medges att utan hinder av omhändertagandet föra fordonet under en tid av högst två veckor under förutsättning att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. I de fall där medgivande lämnas skall bevis härom överlämnas till körkortshavaren. Beviset skall medföras under färd och även i övrigt, i de avseenden som regleras i 8 § körkortsförordningen (KKF), jämställas med körkort.

I rättssäkerhetens intresse är det angeläget att omhändertagandebeslutet snarast möjligt kan underkastas förnyad prövning av allmänna ombudet och länsrätten. Beslutet bör därför inom 48 timmar sändas till länsstyrelsen för bedömning av huruvida ansökan skall göras om återkallelse tills vidare (19 § KKL) eller om körkortet skall återställas till körkortshavaren. Vid beslutet skall fogas uppgift om delgivning, körkort som har överlämnats i anledning av beslutet, föreliggande utredning och redogörelse för de skäl som har föranlett åtgärden. Det framstår därvid som särskilt viktigt att polisens utredning är så utförlig som möjligt eftersom den skall ligga till grund för allmänna ombudets beslut. I samband med omhändertagandet bör körkortshavaren föreläggas att inom viss kortare tid, förslagsvis fyra dagar, yttra sig över omhändertagandebeslutet till länsstyrelsen (allmänna ombudet). Detta, tillsammans med den utförligare utredning som polisen har att redovisa, bör skapa förutsättningar för ett tillfredsställande beslutsunderlag i den fortsatta hanteringen av ärendet. Om körkortet inte återställs bör allmänna ombudet skyndsamt ansöka hos länsrätten om körkortsingripande. Länsrätten har, i sin tur, att besluta om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till körkortshavaren. Syftet med den skyndsamma hanteringen är att möjliggöra för den som fått sitt körkort omhändertaget att få sin sak prövad i domstol inom den längsta tid som det tillfälliga körtillståndet kan gälla, dvs. två veckor.

Som tidigare påpekats ställer ett utvidgat omhändertagandesystem högre krav på kunskaper och omdöme hos den som verkställer omhändertagandet, dvs. vanligtvis den enskilde polismannen. Allmänt sett torde kunna sägas att polisen - i vart fall den del som huvudsakligen sysslar med trafikövervakning - har stor erfarenhet och är väl skickade att bedöma olika trafiksituationer. Utredningens förslag innebär dock att de tvingas göra delvis nya bedömningar. För att bibringa dem nödvändiga kunskaper och för att, så långt det låter sig göras, säkerställa en enhetlig tillämpning av de nya bestämmelserna, bör därför en viss utbildning komma till stånd. Detta

bör kunna åstadkommas genom polismyndighetens egen försorg och genomföras i samverkan med de allmänna ombuden.

För att öka möjligheterna för länsrätterna att snabbt ta ställning till frågan om interimistisk återkallelse av omhändertagna körkort bör enligt utredningens mening lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar ändras. Det bör alltid vara möjligt för länsrätten att pröva frågan utan medverkan av nämnd.

7.3 Körkortstillstånd efter trafiknykterhetsbrott

7.3.1 Inledning

Körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd och sådant tillstånd får bara meddelas den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Vid prövningen av de personliga förhållandena skall särskilt beaktas om sökanden är känd för ett nyktert levnadssätt och om det kan antas att han kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, ansvar och omdöme i trafiken. Om det finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. När ett körkort återkallas skall som regel också fastställas en spärrtid om minst en månad och högst tre år. Vid återkallelse med anledning av rattfylleribrott skall dock spärrtiden bestämmas till lägst ett år. För den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott gäller i princip samma krav för att få tillbaka körkortet som när någon söker för första gången. Kontrollen av skötsamheten i nykterhetshänseende görs på i huvudsak samma sätt, dvs. i normalfallet genom en kontroll i person- och belastningsregistret och körkortsregistret.

Varje år lagförs 11 500-12 000 personer för trafiknykterhetsbrott. Trafiksäkerhetsverkets beräkningar visar att i 10-15 procent av de polisrapporterade trafikskadefallen har den skadade själv, eller någon annan i olyckan delaktig, varit alkoholpåverkad. När det gäller dödsfall är motsvarande andel minst 20 procent. Enligt samma beräkningar kör i genomsnitt två promille av förarna i alkoholpåverkat tillstånd. Sammantaget per år skulle det röra sig om ca två miljoner trafiknykterhetsbrott.

Det är sedan länge väl känt att en betydande andel av dem som gör sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott har ett mer eller mindre uttalat alkoholberoende. I synnerhet gäller detta förare som har gjort sig skyldiga till rattfylleri och som därmed i allmänhet har haft en blodalkoholhalt av 1,5 promille eller mer. Inom forskningen föreligger enighet om att redan en så hög blodalkoholhalt i sig i samband med bilkörning utgör ett starkt indicium på allvarligt alkoholberoende eller i vart fall mycket avancerade alkoholvanor och en lång tillvänjning av alkohol. Antagandet bestyrks av olika undersökningar som visar att 30-40 procent av rattfylleristerna också har omhändertagits på grund av berusning eller varit föremål för olika nykterhetsvårdande åtgärder. Att återfall i trafiknykterhetsbrott är vanligt i denna grupp är också belagt.

Trafikonykterheten och dess konsekvenser anses allmänt som det största enskilda trafikproblemet i dag. Trots en förbättrad trafikundervisning och en omfattande upplysnings- och kampanjverksamhet har brottsligheten på området inte kunnat nedbringas. Starka skäl talar därför för att man, för den som fått körkortet återkallat efter trafiknykterhetsbrott, bör skärpa de krav som gäller för rätten att få tillbaka körkortet eller på den utredning som bör föreligga i sådana fall.

Utredningen har bl.a. mot denna bakgrund undersökt om det nuvarande spärrtidssystemet vid körkortsåterkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott bör kompletteras med en särskild lämplighetsprövning, och hur denna i så fall bör utformas,

samt om det finns anledning att förlänga nuvarande spärrtider.

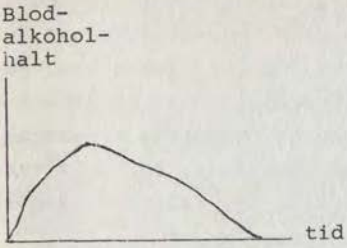
7.3.2 Särskild lämplighetsprövning - förlängda spärrtider

Vid återkallelse av körkort med anledning av rattfylleribrott skall, som tidigare nämnts, spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Sedan spärrtiden löpt ut kan vederbörande på nytt ansöka om körkortstillstånd. Den utredning av skötsamheten i nykterhetshänseende som då sker består normalt av en kontroll i person- och belastningsregistret och körkortsregistret. Om det vid denna relativt summariska prövning inte framkommer några omständigheter som utgör hinder för tillståndet, skall tillstånd meddelas. Någon ytterligare lämplighetsprövning av sökanden sker alltså, i normalfallet, inte i dag.

Som konstaterats inledningsvis, är en betydande andel av dem som gör sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott mer eller mindre beroende av alkohol. Detta gäller i synnerhet förare som gjort sig skyldiga till rattfylleri, dvs. de som haft en blodalkoholhalt av 1,5 promille eller mera. En så hög blodalkoholhalt i samband med bilkörning visar att föraren utvecklat en betydande tolerans för alkoholens effekter och utgör nära nog ett bevis för lång tillvänjning till alkohol. När en lågkonsument kommer upp i en så hög blodalkoholhalt som 1,5 promille är han, på grund av ordentliga balansstörningar och andra tydliga symtom på kraftig berusning, normalt inte i stånd att framföra fordon. Det har vid försök till och med visat sig svårt att få en lågkonsument att frivilligt dricka så mycket alkohol att han uppnår 1,5 promille. Högkonsumenten klarar visserligen av det rutinmässiga handhavandet av fordonet bättre än lågkonsumenten vid samma blodalkoholhalt, men är i mer komplicerade situationer, där det ställs krav på omdöme, uppfattnings- och koordinationsförmåga, en lika stor riskfaktor som lågkonsumenten. Det är därför angeläget att få

högkonsumenten att avstå från att föra fordon till dess han bemästrat sina problem.

Alkoholhalten vid gripandet eller vid blodprovstagningstillfället utgör emellertid inget säkert instrument för att skilja den alkoholberoende föraren från de som inte är beroende. Visserligen torde man med hög grad av säkerhet kunna säga att den som vid förande av fordon har en blodalkoholhalt överstigande 1,5 promille är beroende av alkohol. Omvänt kan man dock inte dra den slutsatsen att den som har lägre blodalkoholhalt än 1,5 promille inte är alkoholberoende. Blodalkoholhalten vid provtagningstillfället är nämligen beroende av ett flertal olika faktorer, bl.a. konsumtionstidpunkten, den förtärda mängden alkohol, intaget av föda, kroppsvikt, kön m.m. Omsättningen av alkohol i kroppen kan uttryckas i blodalkoholkurvor.

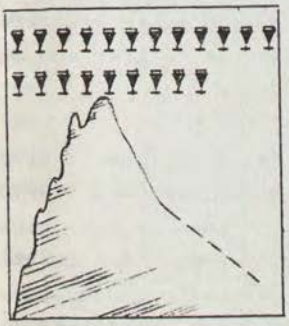


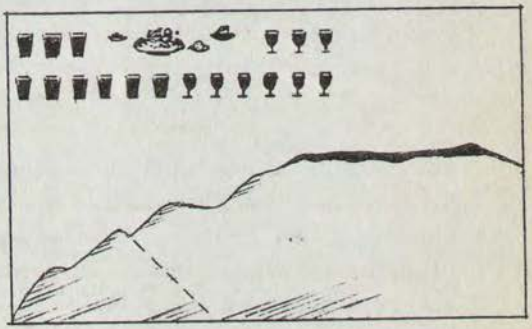
Figur: Blodalkoholkurva efter förtäring av alkohol under kort tid (ur SOU 1970:61 sid 73-76)

På ett typiskt amerikanskt coctailparty tar man ett par drinkar och äter oftast bara chips och nötter. Alkoholkurvan blir brant.

Under en normal svensk middag dricker och äter man samtidigt.

Alkoholkurvan stiger i små etapper och promillehalten blir inte så hög som på ett amerikanskt coctailparty.





Som framgår av blodalkoholkurvorna blir värdet lägre om provet tas i den stigande eller fallande fasen. Även den som har konsumerat en betydande mängd alkohol kan alltså vid provtagningstillfället ha en låg blodalkoholhalt. Det förtjänar framhållas att han/hon dock är lika mycket alkoholberoende vid dessa lägre värden - och naturligtvis lika olämplig som körkortshavare - som när alkoholkoncentrationen är hög. Mot bakgrund härav framstår det därför som väl motiverat att, i vart fall från körkortstillståndssynpunkt, behandla den som dömts för rattfylleri (1,5 promille eller över) och den som dömts för rattonykterhet (0,5-1,49 promille) lika.

Den som är alkoholberoende kan behandlas förutsatt att han/ hon har insikt i sina problem. Synen på alkoholberoende har varierat från tid till annan och olika vetenskaper har definierat fenomenet på olika sätt. Medicinska, juridiska, psykologiska, statistiska och sociala definitioner är de man vanligtvis möter i teoretiska sammanhang. De olika synsätten leder till olika behandlingsmetoder. Gemensamt för de flesta metoderna är dock att de är intensiva och relativt långvariga, ofta med socialmedicinsk inriktning.

Utredningen har inte sett det som sin uppgift att utarbeta eller föreslå något behandlingsprogram för trafiknykterhetsbrottslingar. I stället har vi undersökt möjligheterna att skapa garantier för att den som söker körkortstillstånd efter trafiknykterhetsbrott skall få det först när han kommit till rätta med sitt alkoholberoende. Då först kan man anse att han uppfyller körkortslagens krav på ett nyktert levnadssätt. Mot bakgrund av körkortets karaktär av kompetensbevis med avseende på trafiken, framstår det närmast som självklart att det måste ankomma på den tillståndssökande själv att visa att han, även i nykterhetshänseende, motsvarar de krav som ställs på honom.

Som framgår av den till betänkandet fogade bilaga 7, är det ur medicinsk och psykologisk synvinkel möjligt att "avslöja" den som är alkoholberoende. Genom användande av s.k. biokemiska markörer vid analys av blodprov kan man, med relativt betryggande säkerhet, diagnostisera alkoholberoende. Visserligen kan vissa sjukdomstillstånd (som inte innefattar alkoholberoende), medicinering m.m. leda till samma diagnos men felbedömningar kan elimineras genom kompletterande psykologiska test. Psykologiska test kan också användas i kombination med blodtest för att öka tillförlitligheten vid diagnostiseringen. Erfarenheten har visat att minst 95 procent av dem som är alkoholberoende kan diagnostiseras och identifieras som alkoholberoende vid tillämpning av båda metoderna.

Redan i dag finns alltså etablerade metoder för att "avslöja" den som inte sköter sig i nykterhetshänseende. Enligt utredningens mening bör dessa metoder tas till vara och utnyttjas för att komma till rätta med den riskfaktor som de alkoholberoende körkortshavarna utgör.

Utredningen anser således att det är motiverat att införa regler som ålägger den som tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott att, när han på nytt söker körkortstillstånd, själv visa att han fyller körkortslagens krav på ett nyktert levnadssätt. Detta bör ske genom att det sätts som villkor för körkortstillståndet att sökanden, efter spärrtidens utgång, företer utredning som visar att han/hon motsvarar dessa krav. Sökanden har alltså att själv ombesörja att blodprovstagning sker och psykologtest genomförs för detta syfte. Uppvisar sökanden acceptabla resultat får körkortstillstånd utfärdas.

Erfarenheten har också visat att den som är alkoholberoende, även om han/hon lyckats avhålla sig en tid från alkohol, i stor utsträckning återfaller i sitt alkoholberoende. Det talas till och med om att återfallet är just en del av sjukdomsbilden hos denna grupp. Risken för återfall är störst i början av det "nyktra livet" och blir efterhand mindre förutsatt att han/hon avhåller sig från alkohol.

Med hänsyn till den påtaliga risk för återfall som finns hos den alkoholberoende bör, enligt utredningens mening, uppföljande kontroll av skötsamheten i nykterhetshänseende ske efter det att vederbörande fått tillbaka körkortet. Den uppföljande kontrollen bör ske genom att körkortets giltighet görs beroende av att körkortshavaren, med viss regelbundenhet, genom blod- och psykologtest, uppvisar förnyade acceptabla resultat. Den tid under vilken den uppföljande kontrollen bör ske, bör, i likhet med den "väntetid" som socialstyrelsen anvisar för den som fått körkortet återkallat på grund av sjukdom (alkoholism), sättas till två år. Mot bakgrund av att återfallsrisken avklingar med tiden - under förutsättning av avhållsamhet- bör kontrollerna göras tätare un-

der det första året efter körkortets utfärdande. Under förutsättning att körkortshavaren under uppföljningstiden visar acceptabla testresultat, får han anses rehabiliterad i trafiksäkerhetshänseende.

Förmår inte körkortshavaren under hela uppföljningstiden visa acceptabla resultat, oavsett om det beror på att han/hon underlåter att testa sig eller vid test inte förmår visa acceptabla värden, kan körkortet återkallas enligt punkterna 5 eller 8 i 16 § KKL. Vederbörande får då så att säga starta om från början igen, dvs. söka körkortstillstånd på nytt och, med samma krav på acceptabla blod- och psykologtest som tidigare, försöka få tillbaka förarbehörigheten, varefter körkortsgiltigheten, liksom tidigare, görs beroende av att han presterar acceptabla testresultat under en ny tvåårsperiod.

Mot bakgrund av vad som är känt om det uppenbara sambandet mellan trafiknykterhetsbrott och alkoholberoende vore det givetvis önskvärt att från körkortssynpunkt behandla såväl dem som dömts för rattonykterhet som dem som dömts för rattfylleri, lika. Man borde alltså, beträffande båda kategorierna, ställa krav på acceptabla testresultat såväl vid körkortstillståndsgivningen som under en tvåårig uppföljningsperiod. En sådan ordning kan emellertid vara svår att genomföra utan att ta i anspråk nya administrativa, medicinska eller andra resurser. Enligt utredningens mening bör därför, åtminstone i ett inledningsskede, uppföljningskontrollen begränsas till den kategori trafiknykterhetsbrottslingar som, med en hög grad av sannolikhet, kan sägas ha utvecklat ett allvarligt alkoholberoende, nämligen rattfylleristerna (1,5 promille eller över).

De kostnader som är förenade med blod- och psykologtesterna bör primärt belasta sökanden/körkortshavaren själv. Kostnaden för en blodprovstagning, inklusive analys, torde i dag uppgå till ca 500 kr. För en psykologtest torde man ha att räkna med ungefär samma kostnad.

Det bör ankomma på av regeringen utsedd myndighet att meddela närmare föreskrifter om formerna för de blod- och psykologtester som utredningen föreslår skall införas.

För den som i dag döms för rattfylleri skall körkortet återkallas för minst ett år. I rattonykterhetsfallen bestäms spärrtiden normalt till 6-12 månader beroende på hur hög blodalkolhalten varit. Med den av utredningen föreslagna ordningen med villkor om acceptabla blod- och psykologtest, synes inget behov av förlängda spärrtider föreligga.

I 22 § andra stycket KKL stadgas bl.a. att den som gjort sig skyldig till rattonykterhet, men inte haft en blodalkoholhalt som uppgått till 0,8 promille, får meddelas varning i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande. Enligt utredningens mening finns dock inget bärande skäl att anta att den som haft en blodalkoholhalt mellan 0,5 och 0,8 promille i mindre utsträckning är alkoholberoende än den som haft en något högre blodalkoholhalt. Att överhuvudtaget knyta rättsverkningar till en 0,8 promillegräns i detta sammanhang framstår inte bara som inkonsekvent utan torde också sakna vetenskapligt stöd. Något egentligt skäl för särbehandling av just denna grupp trafiknykterhetsbrottslingar finns därför inte. Enligt utredningens mening bör därför möjligheten att meddela varning i dessa fall tas bort. I den mån man ändock anser att det ligger ett värde i att kunna lindra konsekvenserna för den som haft en förhållandevis låg blodalkoholhalt, så bör man avgränsa denna grupp på annat sätt. Det ter sig därvid mest naturligt att anknyta till straffbarhetsgränserna och betrakta de rattonyktra (0,5-1,49 promille) som en grupp. För att meddela varning istället för återkallelse i denna grupp bör emellertid, enligt utredningens mening, krävas synnerliga skäl. Varning bör således komma ifråga endast när omständigheterna vid själva körningen varit sådana att de kan jämställas med en nödsituation, t.ex. flyttning av en trafikfarligt parkerad bil e.d. Förarens personliga förhållanden bör således inte tillmätas någon betydelse. Utredningen före-

slår därför att 22 § andra stycket KKL ändras i överensstämmelse härmed.

7.3.3 Opålitlighet i nykterhetshänseende

De förslag utredningen redogjort för i avsnitt 7.3.2 avser i enlighet med direktiven dem som dömts för trafiknykterhetsbrott. Det kan med visst fog hävdas att motsvarande krav borde ställas på dem som fått sitt körkort återkallat på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende (16 § 5 KKL). Med hänsyn till den återhållsamhet förvaltningsdomstolarna visar när det gäller körkortsåterkallelse på denna grund finns det anledning att misstänka att en stor andel av dessa körkortshavare är alkoholberoende. Utredningen har saknat möjlighet att kartlägga hur det faktiskt förhåller sig på denna punkt och är därför inte beredd att lägga fram ett generellt syftande förslag. Däremot vill vi peka på att länsstyrelserna redan enligt nu gällande regler är oförhindrade att - om de anser det motiverat - tillämpa motsvarande principer vid prövning av frågor om körkortstillstånd efter återkallelse på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende.

7.4 De allmänna ombuden

7.4.1 Inledning

Det allmännas talan i körkortsmål vid förvaltningsdomstolarna förs av allmänt ombud. De allmänna ombuden är placerade på länsstyrelserna. De allmänna ombuden fungerar i de allra flesta avseenden väl och i överensstämmelse med vad som förutsatts. Vissa skillnader i praxis kan dock iakttagas mellan olika län. Även om de allmänna ombudens förening och LON gör en betydelsefull insats för att uppnå en enhetlig tillämpning har det ansetts finnas behov av ytterligare stöd för de allmänna ombuden.

Utredningen har mot denna bakgrund undersökt möjligheterna till organisatoriska förändringar i syfte att stödja de allmänna ombuden.

7.4.2 Utvidgat stöd

En av allmänna ombudets huvudsakliga uppgifter är att utreda körkortsärenden och bedöma om grund för återkallelse av körkort föreligger eller inte. Om så bedöms vara fallet skall allmänna ombudet ansöka om körkortsingripande hos länsrätten. Om det allmänna ombudet anser att varning är en tillräcklig åtgärd får ombudet, i stället för att ansöka om körkortsingripande, utfärda ett föreläggande om varning.

Allmänna ombudens praxis när det gäller körkortsingripanden måste i huvudsak anses som enhetlig. Det finns dock i vissa fall skillnader, t.ex. när det gäller bedömningen av huruvida rödljuskörning utgör grund för återkallelse enligt 16 § 4 KKL. Vissa olikheter i handläggningen av återkallelseärenden har också visat sig uppkomma vid tillämpningen av de nya bestämmelserna om körkortsingripanden vid bl.a. hastighetsöverträdelser som infördes den 1 juli 1986. Till viss del kan skillnaderna i praxis naturligtvis förklaras av att praxis i förvaltningsdomstolarna inte alltid är enhetlig.

Möjligheten för det allmänna ombudet att själv besluta om föreläggande om varning infördes den 1 januari 1987. Allmänna ombudet skall från nämnda tidpunkt helt självständigt - utan länsrättens efterkommande bedömning - pröva om grund för återkallelse föreligger och, om så är fallet, pröva om varning är en tillräcklig åtgärd.

Efter den 1 januari 1987 har allmänna ombudet således att, i ärenden om körkortsåterkallelse, göra fler överväganden än tidigare. Möjligheterna att komma till olika slut ökar därmed samtidigt som kraven på en enhetlig rättstillämpning också ökar. I och med att allmänna ombudet fått rätt att förelägga om varning kommer naturligtvis domstolarnas avgöranden i varningsfrågor att minska avsevärt. Den ledning allmänna ombudet i dag kan hämta i domstolarnas praxis kommer därmed att minska i motsvarande grad i framtiden. Detta kommer särskilt att gälla avgöranden till ledning för om grund för körkortsingripande föreligger eller inte.

De allmänna ombudens förening har, som tidigare nämnts, utarbetat en praxistabell med typfall för ansökan om körkortsingripande och för föreläggande om varning. Denna praxis synes i huvudsak följas. Förutsättningarna för att få en fortsatt och ytterligare förbättrad enhetlighet i rättstillämpningen hos de allmänna ombuden bör vara goda då det rör sig om en begränsad krets personer. I syfte att nå detta mål bör, enligt utredningens mening, ett utvidgat stöd till de allmänna ombuden komma till stånd. Ett utökat stöd är särskilt angeläget om utredningens förslag om ett utvidgat omhändertagandesystem genomförs med de ökade krav detta ställer på de allmänna ombuden.

Enligt direktiven skall uppgiften för den som skall lämna det utökade stödet till de allmänna ombuden vara att nå en likartad tillämpning av bestämmelserna om körkortsingripanden. Stödet skall komplettera ett utvidgat samarbete mellan de allmänna ombudens förening och LON.

I det utökade stödet ligger att följa de allmänna ombudens verksamhet. I första hand bör dock uppgiften vara att tolka körkortslagstiftningen samt att följa och bedöma praxis i körkortsmål och allmänt ge de allmänna ombuden information om detta. Givetvis bör den stödjande myndigheten även kunna på begäran lämna bistånd till de allmänna ombuden i enskilda ärenden.

Stödet bör även gälla de allmänna ombudens administration i anledning av körkortslagstiftningen. Således bör stöd kunna lämnas t.ex. när det gäller framtagande och utformning av handläggningsrutiner och blanketter. Vidare bör stödet avse kurser och konferenser för de allmänna ombuden. Arbetet bör utföras i nära samverkan med de allmänna ombudens förening. Stödfunktionen bör också vara sådan att de allmänna ombuden har någon att vända sig till när problem eller behov av stöd uppkommer. Det kan vidare finnas behov av att någon är beredd att vid sidan av de allmänna ombudens förening föra fram behov och synpunkter till departement och andra myndigheter.

Vid övervägande av formerna för ett ökat stöd kunde det vara naturligt att i viss mån göra jämförelsen med hur exempelvis

åklagarna är organiserade. Någon sådan mer ingripande förändring synes dock inte vara behövlig och förutsätts inte heller i direktiven.

Det ökade stödet behöver inte utformas så att någon myndighet ges direktivrätt över eller rätt att inspektera de allmänna ombuden i formell mening. Som nämnts ovan bör dock i myndighetens uppgift ingå att följa de allmänna ombudens verksamhet. Myndighetens insatser bör enbart ske i stödjande form och utgå från att de allmänna ombuden själva, eventuellt genom sin förening, i en betydande utsträckning initierar aktuella frågor. Det torde saknas skäl att anta att de allmänna ombuden inte skulle beakta myndighetens synpunkter.

Det stöd som åsyftas torde kunna uttryckas med att myndigheten skall bistå de allmänna ombuden i deras arbete. En bestämmelse om detta bör införas i KKF. Den avgränsar därmed myndighetens uppgift till att avse stöd till ombuden vid tillämpningen av körkortslagstiftningen.

Det finns, i första hand, två lämpliga myndigheter inom vilkas verksamhetsområden den stödjande uppgiften naturligen kan rymmas och som därigenom bör komma i fråga. De myndigheter som åsyftas är LON och TSV.

LON har utfört ett förtjänstfullt arbete för de allmänna ombuden. LON har emellertid ett stort verksamhetsområde men förhållandevis små resurser. För att svara mot kraven på ett utökat stöd till de allmänna ombuden måste LON tillföras ytterligare resurser.

De förutsättningar som saknas hos LON torde, i vart fall för närvarande, finnas hos TSV. TSV är en större myndighet med vad det innebär ifråga om resurser. Vidare framstår TSV i sin egenskap av central körkortsmyndighet som lämpad för uppgiften. TSV har därigenom god kompetens inom körkortslagstiftningsområdet i allmänhet. Även kompetens i frågor om körkortsingripanden måste i dag anses finnas hos TSV. Det torde även kunna ses som önskvärt att TSV är mer aktivt inom denna

del av körkortslagstiftningen. TSV har redan i dag ett väl utvecklat samarbete med länsstyrelserna.

Vid en samlad bedömning talar, enligt utredningens mening, övervägande skäl för att uppgiften att stödja de allmänna ombuden i deras verksamhet bör ankomma på TSV.

Den verksamhet LON för närvarande har i fråga om de allmänna ombuden sammanfaller till stor del med vad som också skulle höra till TSV:s uppgifter. Detta skulle kunna innebära att gränsdragningsproblem uppkommer mellan myndigheterna. Det kan också ge upphov till informationsproblem och dubbelarbete. Skyldigheten att lämna stöd till ombuden vid tillämpningen av körkortslagstiftningen bör därför endast åvila en myndighet - TSV.

Den föreslagna författningsregleringen innebär att en sådan klar gränsdragning görs. Den stödjande rollen vad gäller tillämpningen av körkortslagstiftningen fullgörs fortsättningsvis av TSV. De allmänna ombuden kvarstår dock i sin nuvarande organisation inom länsstyrelserna och LON har kvar sin uppgift i denna del.

7.5 Körkortsmedicinska frågor

7.5.1 Bakgrund

Den rättsliga bakgrunden till de uppkomna sekretessproblemen i fråga om konsultläkarnas möjlighet att få del av patientjournaler m.fl. bakgrundshandlingar för bedömningen av avgivna läkarintyg enligt KKL kan framställas på följande sätt.

Journalhandlingar inom sjukvården kan vara upprättande inom den offentligt bedrivna vården eller inom den privata. Journalförandet regleras närmare i patientjournallagen (1985:562).

Sekretesskyddet för uppgift om enskildas hälsotillstånd m.m. inom den allmänna sjukvården regleras i 7 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100). Till följd av denna bestämmelse gäller sekretess om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Också rättsenliga åtgärder kan innebära sådant men.

Huvudregeln är att sekretess gäller också myndigheter emellan, om det inte anges i lag eller förordning att en sekretessbelagd uppgift får röjas för annan myndighet. Samma gäller förhållandet mellan olika verksamhetsgrenar inom samma myndighet när dessa är att betrakta som självständiga i förhållande till varandra (1 kap. 3 § och 14 kap. 1 § sekretesslagen).

Den annars generellt giltiga regeln i 14 kap. 3 § sekretesslagen, att sekretessbelagd uppgift får lämnas till annan myndighet om myndighetsintresset uppenbart har företräde, gäller inte för uppgifter som sekretesskyddas av bl.a. 7 kap. 1 § sekretesslagen. Således får uppgifter om enskild inom hälso- och sjukvården lämnas till andra myndigheter bara i de fall där där det har angetts särskilt.

Sekretessen kan emellertid efterges av den enskilde själv (14 kap. 4 § sekretesslagen). En annan sak är att sekretess inte innebär hinder mot att en uppgift lämnas ut, om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten skall kunna fullgöra sin verksamhet (1 kap. 5 § sekretesslagen).

Sekretessen följer inte automatiskt en handling som lämnas från en myndighet till en annan. Bara om det finns en tillämplig sekretessbestämmelse hos den andra myndigheten behåller handlingen sekretessen där. De enda sekretessbestämmelser som finns för körkortshandläggningen rör körkortsregistret (93 § KKF 7 kap. 18 § 2. sekretesslagen). Om emellertid en sekretesskyddad handling lämnas in till en domstol överförs dock sekretessen även till domstolen (12 kap. 1 § sekretesslagen).

Sekretessen kan alltså brytas om uppgiftsskyldighet föreligger (14 kap. 1 § sekretesslagen och 6 § tillsynslagen). På körkortsområdet gäller en sådan uppgiftsskyldighet till länsstyrelsen i de fall där läkare funnit att en körkortshavare av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort (88 § KKF).

Sekretessen för patientjournaler i den enskilda vården är total med undantag för uppgifter som lämnas till patienten själv (12 § patientjournallagen) och för uppgiftsskyldigheten till socialstyrelsen enligt tillsynslagen (6-7a §§).

Bestämmelsen i 88 § KKF gäller också för privatpraktiserande läkare.

Sjukvårdssekretessen kan, när det gäller körkortsfrågor alltså inte brytas i andra fall än då 88 § KKF eller reglerna i tillsynslagen medger det, om man inte anser sig kunna förutsätta, att körkortssökanden/havaren lämnat ett tyst medgivande till att körkortsmyndigheten eller konsultläkaren får tillgång till de handlingar som ligger till grund för ett läkarintyg som körkortssökanden/havaren ger in till körkortsmyndigheten med stöd av KKF.

Det kan också ifrågasättas, om inte underrättelseskyldigheten enligt 88 § KKF, åtminstone när det gäller privatpraktiserande läkare, borde vara föreskriven i lag. Det torde nämligen beträffande denna kategori röra sig om ett åliggande för en enskild i förhållande till det allmänna. Sådana åligganden skall meddelas genom lag enligt reglerna i 8 kap. 3 § regeringsformen.

Ett ytterligare skäl för att överföra bestämmelsen i 88 § KKF till lag utgör följande förhållande.

Enligt 20-27 §§ förvaltningsprocesslagen (1971:291) gäller för processer i länsrätten i tillämpliga delar motsvarande bestämmelser i rättegångsbalken (RB) om skriftlig handling

som åberopas som bevis (RB 38 kap. 1-5 §§, 7 §, 9 §) sakkunnig (RB 40 kap. 2-7 §§, 9-16 §§, 20 §) och vittne (RB 36 kap. 1-18 §§, 20-23 §§). Enligt RB 36 kap. 5 § får en läkare inte höras som vittne angående något som anförtrotts honom på grund av hans ställning eller som han i samband därmed erfarit, om det inte är medgivet i lag eller den, till vars förmån tystnadsplikten gäller, samtycker till det. Detta torde innebära, att en läkare som hörs som vittne i ett mål om körkortsingripande inte kan åläggas att vittna om iakttagelser som han enligt 88 § KKF är skyldig rapportera till länsstyrelsen. Patientjournal kan i motsvarande fall inte infordras till rätten med stöd av bestämmelserna i 38 kap. RB (38 kap. 9 § 2).

En läkare som förordnas som konsult för den medicinska körkortsprövningen torde, uttryckt i processuella termer, dock få anses som sakkunnig och inte som vittne, varför motsvarande problem inte uppkommer i fråga om sådan läkares utsaga om läkarintyg enligt KKF. Enligt 14 kap. 2 § andra stycket sekretesslagen gäller vidare att sekretess inte hindrar att uppgift lämnas i muntligt eller skriftligt yttrande av sakkunnig till domstol.

7.5.2 Tillgång till patientjournaler

De i avsnitt 7.5.1 beskrivna förhållandena förlänger ärendehanteringen och begränsar nyttan av konsultläkarsystemet.

Utredningen konstaterar, att det krävs ett lagstöd, som inte finns i dag, om körkortsmyndigheterna och/eller konsultläkarna skall kunna få tillgång till patientjournalhandlingar m.m. beträffande körkortssökande eller körkortshavare som lämnar in läkarintyg enligt bestämmelserna i KKF. Behovet av att få tillgång till dessa handlingar kan knappast ifrågasättas. Vad saken gäller är närmast att återställa rättsläget i detta hänseende till vad som gällde före avskaffandet av länsläkarorganisationen.

Det erforderliga lagstödet kan åstadkommas genom att de intygslämnande läkarna åläggs att på begäran tillhandahålla underlaget för läkarintygen antingen till länsstyrelsen (det allmänna ombudet) eller till konsultläkaren. Konsultläkaren bör också självständigt kunna infordra journalhandlingar m.m. från läkare och sjukvårdsinrättningar. Om handlingarna skall lånas in till länsstyrelsen kan det även behövas en ny bestämmelse i sekretesslagen som begränsar handlingarnas offentlighet hos länsstyrelsen.

Enligt utredningens mening finns det ett behov av att garantera konsultläkaren ett tillräckligt underlag för hans bedömning. Länsstyrelsen lär knappast själv ha kompetens att göra någon självständig bedömning av innehållet i journalhandlingarna. I vart fall är tanken med konsultläkarorganisationen, att konsultläkaren skall biträda länsstyrelsen i detta hänseende.

Det skulle med andra ord i sakligt hänseende vara tillräckligt att tillförsäkra konsultläkarna rätt att få ta del av det aktuella materialet.

Konsultläkarna är bundna av tystnadsplikt enligt 6 § tillsynslagen. Det kan inte heller uppstå problem om någon begär hos konsultläkaren att få ta del av en journalhandling eftersom han i den egenskapen inte är någon myndighet.

7.5.3 De trafikmedicinska frågornas myndighetsanknytning

De trafikmedicinska frågorna handläggs för närvarande inom socialstyrelsen. Organisationskommittén för socialstyrelsen föreslog emellertid att socialstyrelsens ansvar på detta område skulle föras över till en lämplig sektorsmyndighet. Anledningen till detta var att man hade funnit det lämpligare att sektorsmedicinska frågor handlades av sektorsmyndigheten. I fråga om trafikmedicinen innebar kommitténs förslag att ansvaret skulle överföras till TSV. Förslaget har emellertid

inte föranlett något beslut av statsmakterna. Eftersom det dessutom under arbetets gång kommit fram att såväl TSV som socialstyrelsen är positiva till förslaget kan utredningen för sin del inte finna annat än att kommitténs förslag är välgrundat och bör genomföras.

För närvarande handläggs också inom socialstyrelsens s.k. "rättsliga råd" åtskilliga körkortsmedicinska frågor. Även dessa bör föras över till TSV, som förklarat sig berett att medverka till att en motsvarande organisation bildas inom verkets ram.

7.6 Övriga frågor

7.6.1 Utgångspunkten för spärrtidsberäkning

I 38 § KKF i dess lydelse före den 1 juli 1981, föreskrevs att spärrtid skulle räknas från delgivningen av beslut om omhändertagande eller, om något sådant beslut inte hade meddelats, från delgivningen av beslut om återkallelse till vidare eller, om inte heller något sådant beslut hade meddelats, från delgivningen av beslut om slutlig återkallelse. Spärrtid som beslutats vid prövning av fråga om förhandsbesked eller körkortstillstånd skulle däremot löpa från dagen för beslutet om det.

KKF ändrades genom förordningen 1981:94 som trädde i kraft den 1 juli 1981. I sin nu gällande lydelse innehåller KKF inte någon bestämmelse om utgångspunkten för beräkning av spärrtid. I 38 § stadgas numera i första stycket att den dag då spärrtiden löper ut skall anges i beslut om spärrtid. I andra stycket föreskrivs bl.a., att som spärrtid skall räknas även den tid under vilken körkortet har varit återkallat tills vidare eller omhändertaget. Ändringen innebär att spärrtiden skall börja löpa, inte från dagen för delgivningen av beslutet, utan från dagen för beslutet.

Frågan om delgivningsdag eller beslutsdag som utgångspunkt för spärrtidsberäkning har diskuterats i olika sammanhang. En fördel med att ha delgivningsdagen som utgångspunkt är att det inte finns någon möjlighet för körkortshavaren att påverka spärrtiden. Mot detta system brukar anföras att reaktionen, i det enskilda fallet, kan komma avsevärd tid efter den återkallelsegrundande händelsen. Det viktigaste argumentet för att ha beslutsdagen som utgångspunkt är att reaktionen bör komma så snabbt som möjligt efter den händelse som föranlett återkallelsen.

Från skilda håll har emellertid riktats kritik mot den nuvarande ordningen. Kritiken går ut på att det är för lätt att undandra sig effekterna av beslutet. Särskilt gäller detta beslut som innebär korta spärrtider. Möjligheterna att hålla sig undan delgivning av sådana beslut har i praktiken visat sig vara tämligen goda. Så länge körkortshavaren inte låter sig delges beslutet, löper spärrtiden utan att han drabbas av konsekvenserna. Inte sällan förekommer det att spärrtiden löpt ut när körkortshavaren delges beslutet.

Enligt utredningens mening har såväl systemet med delgivningsdag som systemet med beslutsdag som utgångspunkt för spärrtidsberäkningen goda skäl för sig. Då det emellertid visat sig att det nuvarande systemet i allt större omfattning utnyttjas på så sätt att körkortshavaren avsiktligt undanhåller sig delgivning av beslutet, anser utredningen att tillräckliga skäl nu föreligger för en återgång till den ordning som gällde före den 1 juli 1981. Utredningen föreslår således att spärrtiden enligt 21 § KKL skall räknas från den dag då körkortshavaren delgavs beslutet. Spärrtid som beslutats vid prövning av fråga om förhandsbesked eller körkortstillstånd bör dock löpa från dagen för beslutet.

Den av utredningen föreslagna ändringen i 23 § KKL aktualiserar också frågan om utgångspunkten för spärrtidsberäkningen i de fall där körkortshavaren medges att, utan hinder av körkortsomhändertagandet, föra fordon under viss kortare tid.

Enligt utredningens mening bör spärrtiden i sådana fall räknas från den dag då medgivandet upphörde att gälla.

7.6.2 Skyldigheten att medföra körkort

I 8 § KKL föreskrivs bl.a. att körkort och sådan handling som upptar särskilt villkor för körkortets giltighet skall medföras under färden och på tillsägelse visas upp för bilinspektör eller polisman. Bestämmelsen är straffsanktionerad (105 § KKF) och den som bryter mot den döms till böter. Straff skall dock inte ådömas bl.a. om förarens identitet genast har kunnat fastställas. Det sistnämnda innebär i praktiken, att om föraren, på annat sätt än genom körkort, kan identifiera sig och polisen, exempelvis genom körkortsregistret, kan kontrollera att föraren innehar gällande körkort, så undgår föraren straff för underlåtenhet att medföra körkortet.

Utredningens i avsnitt 7.2 framlagda förslag till utvidgat omhändertagandesystem förutsätter för att det skall få full effekt emellertid att körkortshavaren verkligen medför körkortet under färden. Utredningen föreslår därför en återgång till den ordning som gällde före den 1 juli 1981 och som föreskrev en ovillkorlig skyldighet att medföra körkortet under färden. Straffrihetsgrunden i 105 §, andra stycket, tredje punkten bör därför upphävas.

7.6.3 Omhändertagande av återkallat körkort

Omhändertagande av körkort skall ske under de närmare förutsättningar som anges i 23 § KKL. Paragrafen möjliggör emellertid inte omhändertagande i den situationen då en körkortshavare med återkallat körkort, som inte delgivits domstolens beslut härom, påträffas ute i trafiken. En polis som påträffar en sådan förare har alltså i dag inget uttryckligt lagstöd för att omhänderta dennes körkort. Enligt utredningens mening är det närmast en självklarhet att polis, i den

beskrivna situationen, skall kunna omhänderta körkortet. 23 § KKL bör därför förtydligas i detta avseende.

7.7 Frågor som bör övervägas ytterligare

7.7.1 Spärrtidslängder

Av 21 § KKL framgår bl.a. att om ett körkort återkallas skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid återkallelse med anledning av grov vårdslöshet i trafik eller rattfylleribrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

I samband med införandet av det nu gällande spärrtidssystemet uttalade departementschefen (prop. 1975/76:155 s. 99 f.) bl.a. att det när det gäller de grövre trafikbrotten, exempelvis grov vårdslöshet i trafik, ofta är befogat med en spärrtid på två år. I rattfyllerifallen förordade han en spärrtid på ungefär ett år. När det gäller rattonykterhetsbrotten ansåg han - beträffande de fall där alkoholkoncentrationen överstigit 0,8 promille - att det i praktiken inte sällan fanns skäl att tillämpa ungefär lika långa spärrtider som vid rattfylleribrotten, medan han - beträffande de fall där alkoholkoncentrationen legat mellan 0,5 och 0,8 promille, bortsett från de fall där varning meddelades - förordade en spärrtid på mellan sex och tolv månader, beroende på om anmärkning gjorts mot körningen eller inte och om föraren tidigare ådragit sig anmärkningar. När det gäller andra trafikförseelser - upprepade eller enstaka allvarligare - hade han inget att erinra mot den praxis på mellan fyra och tio månaders spärrtid som utbildats. Beträffande minimitiden, en månad, anförde han att en så kort spärrtid bör bestämmas endast i undantagsfall.

När det gäller spärrtiderna för grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och rattonykterhet synes praxis i dag tämligen

väl överensstämma med departementschefens intentioner. Beträffande de trafikförseelser som borde föranleda spärrtider på mellan fyra och tio månader har dock, under senare år, en förändring inträtt. Av tillgänglig statistik framgår att det i dessa fall (Se bilaga 4, tabellerna H och I), anmärkningsvärt ofta förekommer spärrtider på tre, två och, till och med, en månad. Så korta spärrtider kan på sikt undergräva respekten för körkortsingripandena. I sämsta fall kan de leda till att hela reaktionssystemet får minskad betydelse.

Utredningen har övervägt om något nu bör göras åt detta förhållande. Vid en samlad bedömning anser vi oss dock inte böra föreslå någon ändring i de nu gällande reglerna. Vi har emellertid velat fästa uppmärksamheten på frågan.

7.7.2 Rehabilitering m.m.

Vid återkommande tillfällen utsätts återkallelse- och spärrtidssystemet för kritik. Ofta har kritiken som utgångspunkt dels att "de flesta" återfår sin behörighet efter några månader, ofta utan att ens avlägga förarprov, dels att ingen blir bättre förare av att låta bli att köra. Detta är naturligtvis en bidragande orsak till att körkortsåterkallelsen ofta av den enskilde uppfattas snarare som ett straff än som en trafiksäkerhetsåtgärd.

Den tid som har stått till utredningens förfogande har inte medgett att några genomarbetade förslag tagits i syfte att komma till rätta med detta problem. Allmänt vill vi emellertid peka på att det är angeläget att spärrtiden används för att aktivt påverka körkortshavaren till att bli en bättre förare.

I detta sammanhang vill utredningen också peka på att även varningsinstrumentet skulle kunna förbättras. En bättre pedagogisk effekt skulle sannolikt kunna uppnås om varningen, liksom i det danska systemet hade formen av en villkorlig

återkallelse. Detta är också, om man ser till uppbyggnaden av systemet, vad som har varit avsikten. Varning skall bara meddelas om det finns grund för återkallelse men varning av särskilda skäl anses vara en tillräcklig åtgärd. Fördelen med ett system med villkorlig återkallelse - förutom den pedagogiska effekten - är att beslutet kan förenas med individuellt anpassade villkor för att förarbehörigheten skall få behållas. Det kan röra sig om viss utbildning, förarprov eller annat.

7.7.3 Återkallelse på grund av allmän brottslighet

Enligt 16 § 6 KKL skall körkortet återkallas "om det på grund av brottslig gärning som körkortshavaren gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken". Den grundläggande tanken bakom regeln är ett antagande att den som inte respekterar samhällets regler i stort inte heller kan vara en pålitlig körkortshavare. De brott som enligt 83 § KKF för detta ändamål skall tas in i körkortsregistrets belastningsdel är i huvudsak våldsbrott, sexualbrott och brott mot frihet eller frid, dvs. brott som anses tyda på hänsynslöshet. Utredningen vill för sin del ifrågasätta om det finns skäl för en återkallelsegrund av denna karaktär. Som vi pekat på är körkortet att se som ett kompetensbevis. Detta skall återkallas när det visar sig finnas brister i kompetensen. Underlaget för att påstå att den som - eventuellt i tillfällig affekt - t.ex. gjort sig skyldig till ett misshandelsbrott är olämplig som fordonsförare måste bedömas som svagt. Det bör därför - möjligen efter mer ingående studier - övervägas att upphäva 16 § 6 KKL som en självständig grund för återkallelse av körkort.

8. RESURSFRÅGOR OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER AV FÖRSLAGEN

8.1 Snabbare körkortsingripanden

De förslag som utredningen har lagt fram när det gäller omhändertagande av körkort och snabbare körkortsprocess bedöms inte i sig betyda att ytterligare resurser behöver tillföras länsstyrelserna (allmänna ombuden) eller förvaltningsdomstolarna. Visserligen innebär förslagen att högre krav kommer att ställas på snabbhet i handläggningen. Den totala ärendemängden påverkas dock inte. Eftersom såväl de allmänna ombuden som förvaltningsdomstolarna genomgående handlägger även andra ärendetyper kommer ett genomförande av förslagen att föra med sig att vissa - men inte särskilt stora - tidsmässiga omprioriteringar kommer att behövas.

I detta sammanhang vill vi emellertid peka på vad som kommit fram när vi sett på de allmänna ombudens resurser och arbetsbelastning (Se bilaga 6). Där framgår att det föreligger en påtaglig ojämnhet i resurstilldelning mellan länsstyrelserna. Det förefaller också som om det finns organisatoriska skillnader som påverkar effektiviteten. Det torde därför finnas anledning att genomföra en organisatorisk undersökning i syfte att säkerställa att de allmänna ombuden har de resurser som behövs och att dessa används effektivt.

För polisen innebär förslagen vissa ökningar i arbetsbelastningen genom att det får förutsättas att man kommer att verkställa fler omhändertaganden än för närvarande. I åtskilliga fall kommer det också att behöva ställas ut bevis om medgivanden enligt 23 § tredje stycket KKL. Mot detta står dels att det i dessa fall redan idag ankommer på polisen att ta upp uppgifter för primärrapport eller ordningsbot , dels att beslutskompetensen föreslås delegerad från vakthavande befäl till den enskilde polismannen, förutsatt act denna har viss behörighet. Det senare innebär en inte oansenlig resursbespa-

ring eftersom föraren inte behöver medtagas till polisstationen. Sammantaget bedöms merbelastningen för polisen bli marginell.

8.2 Körkortstillstånd efter trafiknykterhetsbrott

De direkta kostnadseffekterna för det allmänna av förslagen om särskild lämplighetsprövning är naturligtvis i hög grad beroende av i vilken omfattning de som dömts för trafiknykterhetsbrott efter reformens genomförande kommer att ansöka om körkortstillstånd. Resonemangen i fortsättningen bygger på att frekvensen ansökningar blir i huvudsak oförändrad jämfört med för närvarande. Det finns emellertid anledning att förmoda att åtskilliga som inte bearbetat sitt alkoholberoende inte anser det meningsfullt att söka körkortstillstånd enligt de föreslagna reglerna. I så fall innebär rimligen ett genomförande resursbesparingar hos länsstyrelserna.

Förslagen ställer inte några krav på ökade resurser hos länsstyrelserna. Länsstyrelsen kommer vid prövning av en ansökan om körkortstillstånd att relativt enkelt kunna konstatera om kraven är uppfyllda på grundval av intyg om resultat från de prövningar som föreslagits. Vissa initiala kostnader uppstår genom att det måste utarbetas närmare föreskrifter om genomförande och utvärdering av prövningarna. Dessa kostnader kan dock inte beräknas bli större än att de ryms inom ramarna för befintliga resurser, i vart fall efter viss tillfällig omprioritering.

Kostnaderna för undersökningarna bör bäras av körkortssökandena själva. Det torde vara ställt utom tvivel att de resurser som finns tillgängliga är tillräckliga för en merbelastning av några tusentals blodprov och ungefär lika många psykologsamtal per år.

På något längre sikt kan TSV komma att få behov av att själv bygga upp en viss psykologisk kompetens. Enligt vad som upp-

lysts har TSV önskemål om att för andra ändamål bygga upp en sådan kompetens. Detta innebär att några särskilda kostnader inte behöver uppstå.

8.3 Övriga frågor

De förslag som utredningen har lagt fram ifråga om de allmänna ombuden och konsultläkarna innebär endast att vissa uppgifter bör flyttas över från en myndighet (LON resp. socialstyrelsen) till en annan (TSV).

9. SPECIALMOTIVERING

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

22 §

Bakgrunden till den ändrade lydelsen av andra stycket har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.3.2). Härtill kan fogas kommentaren att regeln kan synas vara en dubbelreglering om den ses tillsammans med bestämmelsen i 24 § andra stycket. Denna bestämmelse ger ett allmänt bemyndigande att underlåta körkortsingripande eller sätta ned spärrtid eller meddela varning i stället för återkallelse om det finns synnerliga skäl. Utredningen har emellertid uppfattat det beslut om ändring i 22 § som trädde i kraft den 1 juli 1986 (SFS 1986:373) som ett sätt att från statsmakternas att markera allvaret i de allvarligare hastighetsöverträdelserna. Det framstår då som naturligt att behandla trafiknykterhetsbrotten på samma sätt.

23 §

Första stycket

Som framgår av den allmänna motiveringen anser utredningen att det är angeläget att körkort omhändertas om det finns sannolika skäl för återkallelse, oavsett grunden för återkallelse. Orsaken till detta är att körkortsingripanden av många skäl bör komma i så nära anslutning till den återkallelsegrundande händelsen som möjligt.

Sin största praktiska betydelse torde regeln få i fråga om återkallelser enligt punkterna 1 och 4 i 16 § KKL. Redan idag omhändertas körkort i betydande omfattning vid trafiknykterhetsbrott (punkt 1). Punkt 4 rör enstaka allvarliga regelöverträdelser. I den allmänna motiveringen har närmare utvecklats vad utredningen anser vara överträdelser av denna karaktär. Dessa uttalanden bygger på vad statsmakterna har gett uttryck för i olika sammanhang. Det kan noteras att

denna uppfattning inte synes helt ha återspeglat sig i rättspraxis. En anledning till detta förhållande kan vara att allmänna ombudet och domstolen vid exempelvis en rödljuskörning i dag inte har annat underlag än ett ordningsbotsföreläggande. Detta innebär att man kan finna det svårt att påstå att överträdelsen "inte är ringa" (16 § 4 KKL). Eftersom ett omhändertagande medför att polismannen måste lämna en redogörelse för "de omständigheter som föranlett åtgärden" (50 § KKF), blir beslutsunderlaget avsevärt bättre. Detta torde kunna bidra till att bilda en med statsmakternas intentioner bättre överensstämmande praxis. När det gäller allvarliga hastighetsöverträdelser har en klar förändring inträtt efter den 1 juli 1986 då nya regler trädde i kraft.

I detta sammanhang vill utredningen också peka på det angelägna i att de allmänna ombuden - även om det inte fattas omhändertagandebeslut - så snart som möjligt får underlag för sina ställningstaganden. Rikspolisstyrelsen har rekommenderat polismyndigheterna att underrätta länsstyrelserna omedelbart om allvarligare hastighetsöverträdelser. Allmänna ombudet kan då vidta åtgärder kort tid efter överträdelsen. I annat fall hade ingripande inte kunnat ske förrän allmänna ombudet fått registerblad med utdrag ur KKBEL, vilket kan dröja några veckor. Enligt utredningens mening finns det goda skäl för att motsvarande rekommendationer ges även i andra fall.

Härefter vill utredningen beröra de praktiska konsekvenserna av ändringar så vitt angår övriga punkter i 16 § KKL.

Punkt 2, som berör s.k. smitning, är till sin karaktär sådan att körkortsomhändertagande sällan kommer i fråga på platsen. Däremot kan det väl bli aktuellt i samband med förundersökning. Här saknas i dag möjligheter till omhändertagande, vilket måste bedömas som en brist.

Punkt 3 rör upprepade, var för sig mindre allvarliga, överträdelser. Redan i den allmänna motiveringen har påpekats att det kanske är undantagsvis som polismannen har kännedom om

tidigare överträdelser. I de fall han har det, är det dock med utredningens utgångspunkt ganska naturligt att han får besluta om omhändertagande.

Inte heller i fråga om punkt 5 (opålitlighet i nykterhetshänseende) torde man kunna räkna med omhändertaganden i någon större omfattning. Detta beror bl.a. på den tämligen liberala praxis som förvaltningsdomstolarna utvecklat. Att utesluta omhändertagande i de fall då körkortet enligt praxis skall återkallas framstår dock inte som motiverat.

I fråga om punkt 6 (allmän brottslighet) är praxis inte helt entydig. Om denna återkallelsegrund skall bibehållas, vilket utredningen i och för sig vill ifrågasätta (Se avsnitt 7.7.3), bör det finnas möjlighet att fatta beslut om omhändertagande redan i samband med förundersökning i fråga om brottet.

Andra stycket
Utredningen vill i detta sammanhang bara hänvisa till vad som sagts i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.6.3).

Tredje stycket
För att undvika onödigt stora praktiska problem uppstår vid omhändertagande av körkort har utredningen som framgår av den allmänna motiveringen kommit fram till att det bör finnas en möjlighet för den som beslutar och verkställer omhändertagande att medge att körkortshavaren under en tid har kvar sin behörighet. Det kan också finnas skäl att väga in möjligheten till ytterligare prövning av det befogade i åtgärden när man överväger införandet av en möjlighet till sådant medgivande.

Utgångspunkten vid prövningen av frågan om medgivande måste naturligtvis vara trafiksäkerhetsaspketerna. Om föraren genom sitt sätt att köra kan sägas utgöra en fara för sig själv eller medtrafikanterna bör han naturligtvis inte få ett sådant medgivande. Detta har i lagtexten fått uttrycket att medgivande bara får lämnas om det kan ske utan fara för trafiksä-

kerheten. Enligt utredningens mening bör emellertid därutöver krävas att föraren faktiskt har ett behov av sin förarbehörighet under en tid framåt. Det kan exemeplvis röra sig om att han till vissa delar behöver lägga om sina dagliga rutiner, vilket kan kräva en kortare tids anspassning. Någon mera ingående prövning av tiden för medgivandet torde emellertid knappast vara realistisk. Man torde därför ha anledning att räkna med att medgivandet - om sådant skall lämnas - i de flesta fall får giltighetstiden två veckor.

47 §

I det nya tredje stycket i paragrafen sägs att allmänna ombudet skyndsamt skall pröva om körkortet skall återställas eller om ansökan skall göras om återkallelse tills vidare. Utgångspunkten för detta har varit att prövningen skall ske så snabbt att en ansökan om återkallelse tills vidare skall kunna prövas av länsrätten inom två veckor från omhändertagandet. I de fall då något medgivande inte har lämnats enligt 23 § tredje stycket eller medgivandet har fått kortare giltighetstid än två veckor ökar detta naturligtvis anspråken på skyndsamhet hos det allmänna ombudet. Att i dessa fall i lagtexten ställa särskilt stränga krav på snabbhet i handläggningen torde emellertid föra för långt.

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

För att möjliggöra en snabb handläggning av frågor om återkallelse tills vidare av körkort som har omhändertagits föreslås att en sådan prövning skall kunna göras av ensamdomare. Detta utesluter naturligtvis inte att denna prövning görs preliminär och att ytterligare prövning - om det skulle behövas - av frågan sker under medverkan av nämnd.

9.3 Förslaget till förordning om ändring i körkortsförordningen (1977:722)

38 §

I denna paragraf har gjorts den förändring som betingas av förslaget till förändring av utgångspunkten för spärrtidsberäkning (Se avsnitt 7.6.1). Övergångsvis bör gälla att för den som före ikraftträdandet fått spärrtid fastställd med tillämpning av äldre regler gäller de äldre reglerna fullt ut, dvs. spärrtiden räknas från beslutsdagen. Om däremot spärrtid bestäms efter ikraftträdandet kommer spärrtiden att räknas från dagen för delgivning av beslutet.

50 §

Omhändertagande beslutas idag så gott som uteslutande av polismyndighet. Åklagare har emellertid möjlighet att fatta sådana beslut. Denna ordning har bibehållits. Det kan uppkomma situationer där det är naturligt att beslutet fattas av åklagaren som förundersökningsledare.

9.4 Förslaget till förordning om ändring i polisförordningen (1984:730)

För närvarande kan den som innehar eller uppehåller tjänst som inspektör och tjänstgör som chef för avdelning, sektion, rotel eller arbetsgrupp, som vakthavande befäl, på polismyndighetens kansli eller i reception fatta beslut om omhändertagande av körkort. Med tanke på behovet av snabb handläggning och med de rättssäkerhetsgarantier som har byggts in i förslaget menar utredningen att besluten borde kunna fattas av varje polisman som har fått en lämplig utbildning. Med detta avses att polismannen bör vara väl orienterad om praxis i körkortsmål. Förutom denna grundläggande utbildning bör det övervägas om inte genom länsstyrelsens försorg borde anordnas återkommande överläggningar med allmänna ombuden i länet och de polismän inom länet som berörs. Detta skulle kunna bidra till att hålla polismännens kunskap om praxis aktuell och också bidra till att underlätta kommunikationen mellan polisen och de allmänna ombuden.

B I L A G O R

1 - 7

Kommittédirektiv

Dir 1986:10

Översyn av vissa körkortsfrågor

Dir 1986:10

Beslut vid regeringssammanträde 1986–03–20

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Hulterström, anför

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas som får i uppdrag att undersöka förutsättningarna och formerna för omedelbara körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler.

Utredaren bör vidare undersöka möjligheten till organisatoriska förändringar i syfte att stödja de allmänna ombuden.

Utredaren bör därutöver redovisa förslag som syftar till att förbättra länsstyrelsernas möjligheter att via konsultläkarna utreda medicinska körkortsärenden.

Uppdraget bör vara slutfört senast den 1 maj 1987.

Nuvarande förhållanden

Körkortsingripanden

Körkortsingripanden enligt de nuvarande bestämmelserna i körkortslagen (1977:477) kan ske i form av återkallelse, varning och omhändertagande. *Återkallelse* och *varning* beslutas av förvaltningsdomstol efter ansökan av allmänt ombud. Regeringen har tidigare denna dag beslutat om en proposition som innebär att varning under vissa förutsättningar skall få beslutas av de allmänna ombuden.

Återkallelsegrunderna finns angivna i 16 § punkt 1–10 körkortslagen. Punkt 1–7 tar direkt sikte på trafiksäkerheten, punkt 8–9 är en följd av att föreläggande inte åtlytts och punkt 10 avser återkallelse på egen begäran. Om ett körkort återkallas med stöd av punkt 1–6, skall domstolen bestämma

en spärrtid på lägst en månad och högst tre år.

I sådana fall som avses i 16 § punkt 2–6 får i stället för körkortsåterkallelse beslutas om varning, om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Omhändertagande av körkort beslutas av polismyndighet eller åklagare. Förutsättningarna för att ett körkort skall få omhändertas anges i 23 § körkortslagen. Körkortet skall omhändertas, om körkortshavaren ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne. Körkortet skall vidare omhändertas, om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller annan liknande orsak förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt. Härutöver kan körkort omhändertas i vissa fall efter blodalkoholanalys. I 23 § andra stycket sägs att körkortet inte skall omhändertas vid lindrigare fall av rattonykterhet, om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande. Beslut om omhändertagande av ett körkort får inte överklagas.

I den proposition som jag anmälde tidigare i dag föreslår jag bl. a. att 23 § körkortslagen ändras så att det blir möjligt att lägga analys av ett alkoholutandningsprov till grund för omhändertagande av körkortet.

Ett beslut om omhändertagande skall meddelas skyndsamt och delges körkortshavaren. Denne skall överlämna körkortet till den myndighet som har meddelat beslutet. Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet underrättas därefter om beslutet. När det allmänna ombudet fått beslutet ansöker han om körkortsingripande hos länsrätten. Rätten prövar då om körkortet skall återkallas tills vidare eller återlämnas. Körkortet skall återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas. Om beslutet grundas på misstanke om brottslig gärning, skall beslutets giltighetstid begränsas.

I praktiken återkallas körkort interimistiskt huvudsakligen när det föreligger misstanke om trafiknykterhetsbrott och grov vårdslöshet i trafik. I dessa fall är återkallelse obligatorisk utom när det rör sig om rattonykterhet med blodalkoholhalt under 0,8 promille. Även vid misstanke om att körkortshavaren har en sjukdom som gör att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort är det vanligt med interimistiska körkortsåterkallelser.

De allmänna ombuden

Det allmännas talan i körkortsmål vid förvaltningsdomstolarna förs av allmänt ombud. Det allmänna ombudet har samma utredningsbefogenheter som rätten har enligt körkortslagen. Regeringen eller den myndighet som

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

Allmänna ombudet är placerad på länsstyrelsens allmänna enhet, förutom i Stockholms och Gotlands län där allmänna ombuden är placerade på trafikenheten resp. rättssekretariatet. Det normala är att allmänna ombudet även har andra ärenden att handlägga. Det finns f. n. sammanlagt 61 tjänstemän med förordnande som allmänt ombud och 26 tjänstemän som är förordnade som ersättare. Länsstyrelsernas organisationsnämnd anordnar årliga konferenser och kurser för de allmänna ombuden. Nämnden distribuerar också rättsfall för kännedom till de allmänna ombuden.

Sedan år 1984 finns en referensgrupp för de allmänna ombuden. Gruppen skall verka för en enhetlig praxis i körkortsmål.

Konsultläkarna

Länsstyrelserna biträddes tidigare av länsläkaren vid avgörande av körkortsmedicinska ärenden. Sedan länsläkarorganisationen avskaffades den 1 juli 1981, får länsstyrelsen i stället hjälp av en konsultläkare. Denne är en privatpraktiserande eller offentliganställd läkare som på deltid åtar sig uppdrag att biträda länsstyrelsen i vissa körkortsärenden. Konsultläkaren har inte någon myndighetsfunktion och inte samma ställning inom länsstyrelsen som länsläkaren hade.

Problem

Körkortsingripanden

I den tidigare nämnda propositionen har jag föreslagit vissa ändringar i körkortslagen i syfte att förtydliga när körkortsåterkallelser bör ske då körkortshavaren brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel. Förslaget innebär bl. a. att körkort skall återkallas i större utsträckning än f. n. vid grova hastighetsöverträdelser.

I olika sammanhang – senast i en framställning från rikspolisstyrelsen den 17 februari 1986 – har krav framförts på bestämmelser som gör det möjligt att i flera fall än f. n. omhänderta körkort i omedelbar anslutning till att körkortshavaren gjort sig skyldig till en allvarlig trafiköverträdelse. Den typ av överträdelser som avses är t. ex. körning mot rött ljus och allvarligare hastighetsöverskridanden. I samband med arbetet med den tidigare nämnda propositionen har flera remissinstanser på nytt framfört önskemål om åtgärder i syfte att få till stånd snabbare körkortsingripanden.

För egen del har jag funnit att tiden nu är mogen för en översyn av

bestämmelserna om körkortsingripanden. Ett skäl härtill är självfallet de många trafikolyckor och tillbud som orsakas av att väsentliga trafikregler inte efterlevs. Körkortsingripandets trafiksäkerhetsfrämjande effekt bör enligt min mening i större utsträckning än f. n. tas till vara. Det finns också brister i den nuvarande ordningen. En sådan uppenbar brist är den långa tid som ofta förflyter mellan en trafikförseelse och körkortsingripandet. Det händer ibland att ett körkort återkallas mer än ett år efter det att trafikförseelsen begåtts. Ingripandet uppfattas då mer som ett extra straff än som en trafiksäkerhetsåtgärd.

De allmänna ombuden

De allmänna ombuden fungerar i de allra flesta avseenden väl och i överensstämmelse med vad som förutsatts. I den tidigare nämnda propositionen har jag föreslagit att de allmänna ombuden skall få rätt att utfärda föreläggande om varning.

Det är viktigt att kraven i lagstiftningen på en både likformig och nyanserad bedömning vid körkortsingripanden efterlevs i tillämpningen. Jag har dock iakttagit vissa skillnader i praxis mellan olika län. Enligt min mening är det angeläget att en enhetlig tillämpning eftersträvas. Även om allmänna ombudens referensgrupp och länsstyrelsernas organisationsnämnd gör en betydelsefull insats i detta syfte, finns det enligt min mening behov av ytterligare stöd för de allmänna ombuden för att nå en likartad tillämpning av bestämmelserna.

Konsultläkarna

Som jag har sagt tidigare har konsultläkarna inte den myndighetsfunktion som länsläkarna hade. Konsultläkaren är endast rådgivare till länsstyrelsen. I det dagliga arbetet har det framstått som en brist att länsstyrelsen via konsultläkaren ej har samma möjlighet som länsläkaren hade att infordra patientjournaler till underlag för sin bedömning i yttrandet till länsstyrelsen.

Utredningsuppdraget

Körkortsingripanden

Mot bakgrund av vad jag anfört tidigare konstaterar jag att det finns ett starkt behov av möjligheter till snabba och bestämda körkortsingripanden mot dem som inte följer väsentliga trafikregler. Den positiva effekten av att

snabbt korrigera ett omdömeslöst beteende är allmänt känd. I t. ex. Norge och Västtyskland finns system som på ett annat sätt än det svenska ger förutsättningar för snabba och bestämda ingripanden. I Sverige finns beträffande allvarliga överträdelser av hastighetsbestämmelser och av andra trafikregler endast begränsade möjligheter att ingripa genom att omedelbart omhänderta körkortet.

Utredaren bör undersöka förutsättningarna och formerna för omedelbara körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. Man kan därvid tänka sig att det nuvarande systemet med omhändertagande i vissa fall utvidgas till att omfatta andra fall än trafiknykterhetsbrott, grov vårdslöshet i trafik och sjukdom. Utredaren bör emellertid även överväga andra lösningar. Förslagen måste utformas med beaktande av kraven på rättssäkerhet.

Dessutom skall kravet på smidighet och effektivitet i handläggningen tillgodoses. Utländska erfarenheter bör tas till vara.

De allmänna ombuden

Enligt min mening är ett utvidgat samarbete mellan länsstyrelsernas organisationsnämnd och allmänna ombudens referensgrupp önskvärt. Som jag tidigare har anfört finns emellertid också behov av ytterligare stöd för de allmänna ombuden för att nå en likartad tillämpning av bestämmelserna. Utredaren bör pröva och lämna förslag om i vilka organisatoriska former ett sådant stöd kan åstadkommas. Utgångspunkten bör vara att de allmänna ombuden skall kvarstå i sin nuvarande organisation inom länsstyrelserna.

Konsultläkarna

Mot bakgrund av vad jag tidigare anfört om konsultläkarnas verksamhet bör utredaren också belysa länsstyrelsernas behov av medicinsk expertis och dessas möjlighet att infordra patientjournaler vid handläggning av körkortsmedicinska ärenden. Utredaren skall därvid lägga fram de förslag som han anser befogade.

Övriga frågor

Utredaren bör vara oförhindrad att ta upp även andra frågor med anknytning till vad jag nu behandlat.

Utredaren skall beakta vad som anförts i direktiven (Dir 1984:5) till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående utredningsförslagens inriktning.

Beträffande frågor som berör förhållandet mellan staten som arbetsgivare

och anställda med statligt reglerade löner bör utredaren vid arbetets påbörjande samt vidare under arbetets gång informera berörda huvudorganisationer och i förekommande fall annan berörd central arbetstagarorganisation med vilken staten har eller brukar ha avtal om löner och andra anställningsvillkor samt bereda dem tillfälle att framföra synpunkter.

Utredningsuppdraget bör bedrivas skyndsamt och vara slutfört senast den 1 maj 1987.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för kommunikationsdepartementet

att tillkalla en särskild utredare – omfattad av kommittéförordningen (1976:119) – med uppgift att utreda tidigare redovisade körkortsfrågor

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att kostnaderna skall belasta sjätte huvudtitelns kommittéanslag.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Kommunikationsdepartementet)

Kommittédirektiv

Dir 1986:32

Tilläggsdirektiv till utredningen (K 1986:01) rörande översyn av vissa körkortsfrågor

Dir 1986:32

Beslut vid regeringssammanträde 1986-10-31

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Hulterström, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att utredningen (K 1986:01) rörande översyn av vissa körkortsfrågor får i uppdrag att undersöka om det nuvarande spärrtidssystemet vid körkortsåterkallelser på grund av trafiknykterhetsbrott bör kompletteras med en särskild lämplighetsprövning och hur denna i så fall bör utformas. Utredningen skall också överväga om det finns anledning att förlänga nuvarande spärrtider.

Pågående utredning

Med stöd av regeringens bemyndigande den 20 mars 1986 tillkallade jag en särskild utredare för att se över vissa körkortsfrågor. Enligt sina direktiv (Dir 1986:10) skall utredaren bl.a. undersöka förutsättningarna och formerna för omedelbara körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. Utredningsuppdraget omfattar därutöver vissa frågor som rör de allmänna ombuden i körkortsmål och konsultläkarna.

Nuvarande förhållanden

Körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd. Frågor om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen. Körkortstillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Vid prövningen av de personliga förhållandena skall särskilt beaktas om sökanden är känd för ett nyktert levnadssätt och om det kan antas att han

kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, ansvar och omdöme i trafiken.

Till grund för länsstyrelsens prövning skall ligga en personutredning. Denna utförs av polismyndigheten enligt föreskrifter och allmänna råd som har meddelats av rikspolisstyrelsen efter samråd med trafiksäkerhetsverket (RPSFS 1986:41). Kontroll skall ske i person- och belastningsregistret. Bedömningen av sökandens skötsamhet i nykterhetshänseende bör grundas på en helhetsbild av sökanden och varje omständighet som kan tyda på att denne missbrukar sprit eller andra droger redovisas till länsstyrelsen. I sakens natur ligger att denna prövning blir förhållandevis summarisk. Länsstyrelsen kan emellertid vid behov föranstalta om ytterligare utredning, t.ex. om det av körkortsregistret framgår att vederbörande har omhändertagits enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m.

Om det finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, skall en s.k. spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas.

När ett körkort återkallas skall som regel också fastställas en spärrtid om minst en månad och högst tre år. Vid återkallelse med anledning av brott mot 4 § 1 mom. trafikbrottslagen (rattfylleri) skall dock spärrtiden bestämmas till lägst ett år. För den som gjort sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott gäller vidare i princip samma krav för att få tillbaka körkortet som när någon söker första gången. Kontrollen av skötsamheten i nykterhetshänseende m.m. görs på i huvudsak samma sätt.

Sambandet trafiknykterhetsbrott – alkoholproblem

Antalet personer som årligen lagförs för trafiknykterhetsbrott har under en lång följd av år stått i ett tämligen konstant förhållande till motorfordonsbeståndet i landet. Under senare år har antalet för trafiknykterhetsbrott lagförda personer utgjort runt 11 500 à 12 000 årligen. Eftersom det s.k. mörkertalet med all säkerhet är mycket högt och antalet lagföringar är beroende av bl.a. inriktningen av polisens kontroller är det vanskligt att uttala sig om hur den verkliga brottsligheten har utvecklats. Allt talar emellertid för att brottsligheten på området, trots en förbättrad trafikundervisning och en omfattande upplysnings- och kampanjverksamhet, inte har kunnat nedbringas.

Det är vidare känt att en betydande andel av dem som gör sig skyldiga till sådana brott har mer eller mindre uttalade alkoholproblem. I all synnerhet gäller detta förare som har gjort sig skyldiga till rattfylleri och som därmed i allmänhet har haft en blodalkoholhalt av 1,5 promille eller mer. Inom forskningen föreligger numera allmän enighet om att redan en så hög

alkoholkoncentration i sig i samband med bilkörning utgör ett starkt indicium – enligt mångas mening nära nog ett bevis – på allvarliga alkoholproblem eller i vart fall mycket avancerade alkoholvanor och en långvarig tillvänjning till alkohol. Detta antagande bestyrks av olika undersökningar som visar att 30–40 procent av rattfylleristerna också har omhändertagits på grund av berusning eller varit föremål för olika nykterhetsvårdande åtgärder. Att risken för återfall i trafiknykterhetsbrott är hög i denna grupp är också belagt.

Körkortet är för många människor av mycket stor betydelse. Körkortsinnehavet är emellertid inte någon rättighet som tillkommer envar. Det är av hänsyn till medtrafikanterna utomordentligt viktigt att de krav på respekt för trafikreglerna, hänsyn, omdöme och ansvar som körkortslagen ställer också upprätthålls.

Det har beräknats att av alla personbilsförare som skadas vid trafikolyckor är cirka 15 procent alkoholpåverkade (betänkandet Ds K 1980:6 Trafiksäkerhet - problem och åtgärder). Åtminstone 100 dödsolyckor per år kunde enligt samma beräkningar ha undvikits om alkoholförtäring i samband med körningen inte förekommit. Det kan vidare nämnas att omkring hälften av alla körkortsåterkallelser grundas på brott mot 4 § 1 mom. (rattfylleri) eller 2 mom. (rattonykterhet) trafikbrottslagen.

Överväganden

Att den som skall ta körkort för första gången har en enstaka nykterhetsanmärkning behöver inte i och för sig betyda att han inte skulle komma att iaktta nykterhet som bilförare. Den som fått sitt körkort återkallat på grund av ett trafiknykterhetsbrott kan däremot sägas ha visat att han inte insett vikten av att avstå från alkohol i samband med bilkörning eller att han inte har kunnat förmå sig till detta. Särskilt när det gäller den som gjort sig skyldig till rattfylleri föreligger dessutom anledning att misstänka att han har uttalade alkoholproblem.

Starka skäl talar för att man för den som fått körkortet återkallat efter trafiknykterhetsbrott – eller i varje fall rattfylleri – bör skärpa de krav som gäller för rätten att få tillbaka körkortet eller på den utredning som skall föreligga i sådana ärenden. Olika vägar är därvid tänkbara. En möjlighet är att förlänga de spärrtider som nu gäller. En annan möjlighet, som i första hand bör ta sikte på den som gjort sig skyldig till rattfylleri, är att vid sidan av det nuvarande systemet införa regler om att det efter spärrtidens utgång åligger föraren själv att visa att han fyller körkortslagens krav på ett nyktert levnadssätt. En sådan särskild lämplighetsprövning skulle öka möjligheterna att komma tillrätta med den risktaktor som de alkoholberoende körkortshavarna utgör.

Länsstyrelserna skall i dag göra en social prövning i körkortsärenden, varvid kommunernas socialnämnder i vissa fall är skyldiga att yttra sig. Utredaren bör överväga hur detta system påverkas av en ordning enligt vilken föraren själv skall vara aktiv för att visa att några alkoholproblem inte föreligger. Särskild uppmäksamhet bör ägnas frågan vilka krav som i praktiken bör ställas på föraren i detta hänseende. Utredaren bör också överväga vilken betydelse genomgången vård eller behandling bör ha vid prövningen av om nytt körkortstillstånd skall meddelas.

Utredningsuppdraget

Jag föreslår att den särskilda utredaren får i uppdrag att undersöka om det nuvarande spärrtidssystemet vid körkortsäterkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott bör kompletteras med en särskild lämplighetsprövning och hur denna i så fall bör utformas. Han bör också överväga om det finns anledning att förlänga nuvarande spärrtider i de fall en sådan lämplighetsprövning inte bör införas. En kombination av dessa åtgärder kan också tänkas.

Enligt de ursprungliga direktiven skall utredningsuppdraget var slutfört senast den 1 maj 1987. Den tiden bör med anledning av det utvidgade uppdraget förlängas till den 1 oktober 1987.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen utvidgar utredarens uppdrag i enlighet med vad jag nu har anfört.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

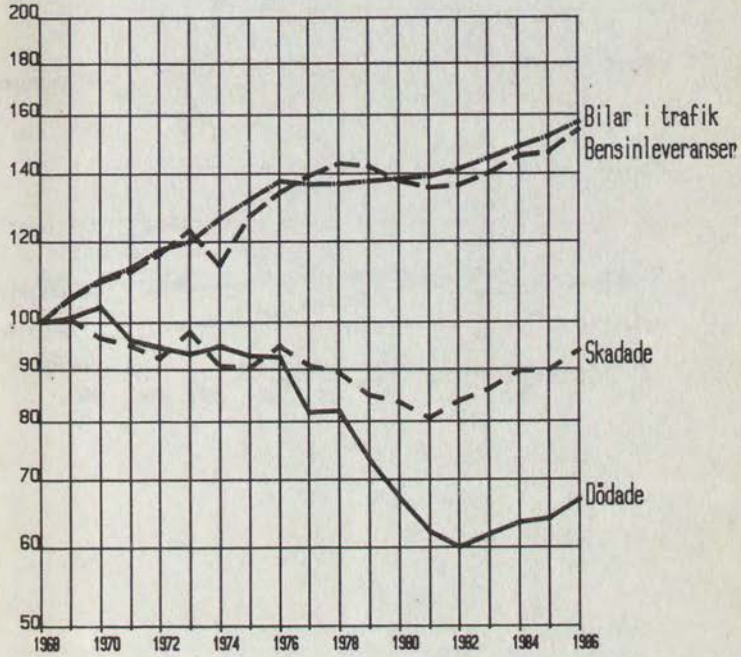
(Kommunikationsdepartementet)

Regeringskansliets offsetcentral
Stockholm 1986

TRAFIKOLYCKSSTATISTIK M.M.

DIAGRAM 1

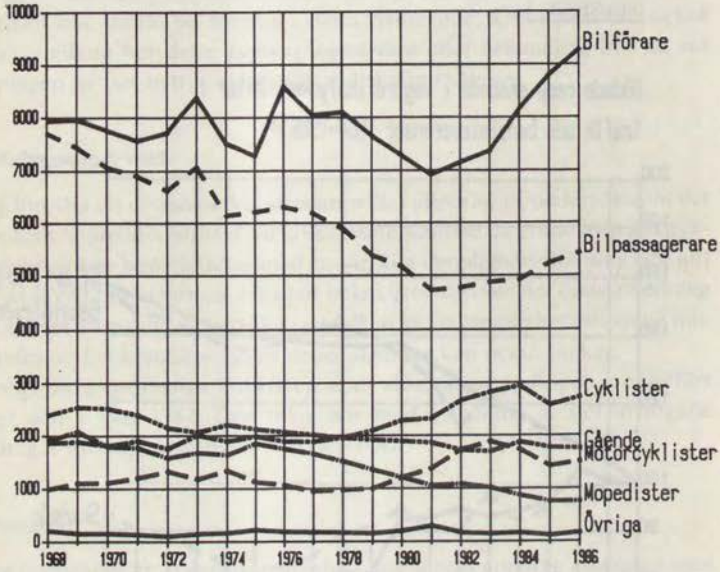
Dödade resp skadade i vägtrafikolyckor, bilar i trafik och bensinleveranser 1968-1986.



Källa: Trafiksäkerhetsverket

DIAGRAM 2

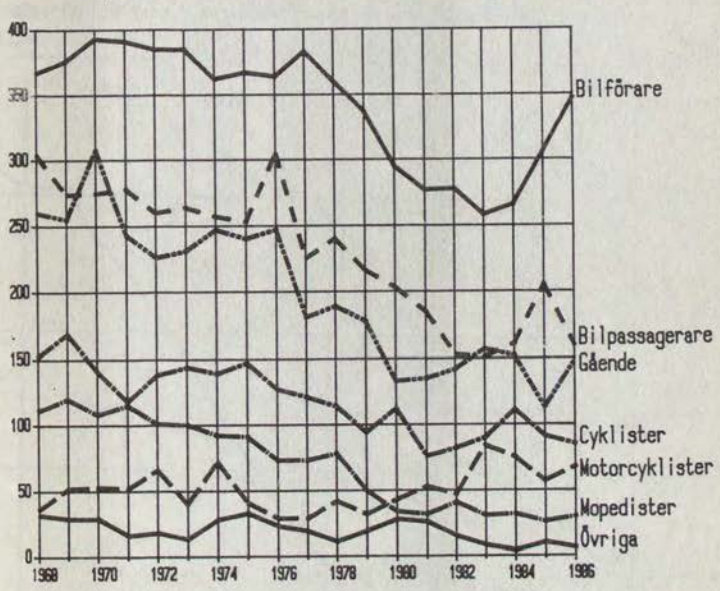
Skadade personer fördelade efter trafikantkategori 1968-1986.



Källa: Trafiksäkerhetsverket

DIAGRAM 3

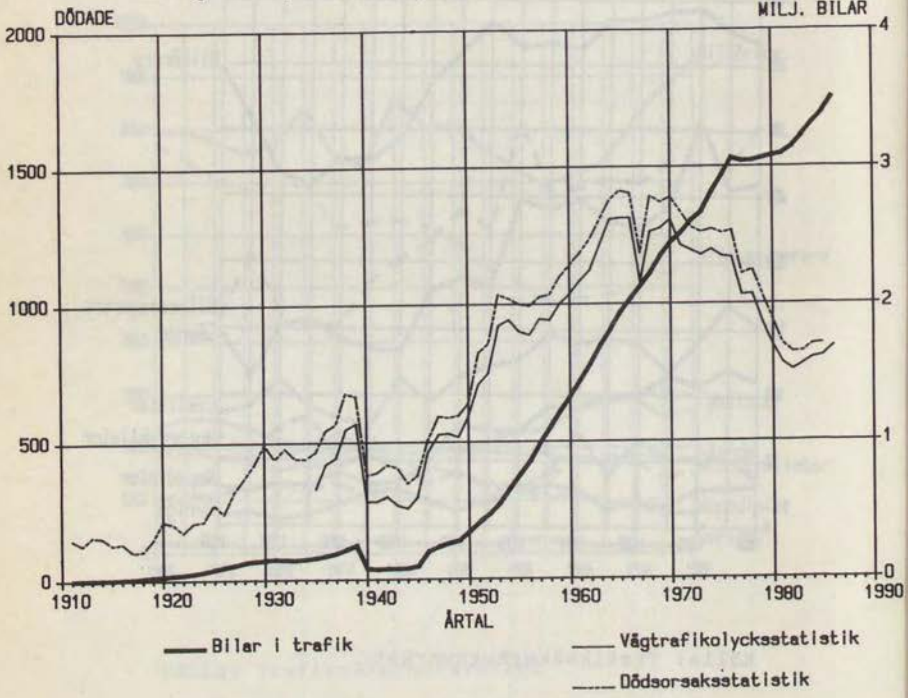
Dödade personer fördelade efter trafikantkategori 1968-1986.



Källa: Trafiksäkerhetsverket

DIAGRAM 4

Vid vägtrafikolyckor dödade personer och bilar i trafik 1911-1986



Källa: Trafiksäkerhetsverket

Statistik rörande övervakning m m

Tabell A Antal rapporterade brott mot trafiklagstiftningen åren 1980-1986

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
359 534	383 667	371 489	361 199	343 337	302 754	325 166

Tabell B Antal rapporterade hastighetsförseelser åren 1983-1986

1983	1984	1985	1986
121 273	125 382	108 910	136 763

Tabell C Antal alkoholutandningsprov åren 1984-1986

1984	1985	1986
610 246	610 879	665 101

Tabell D Antal årsarbetskrafter vid trafikavdelningarna åren 1984-1986

	1984	1985	1986
Hastighetsövervakning	119	125	198
Fordonskontroll	132	140	145
Allmän trafiköervakning	415	488	496

Tabell E Antal årsarbetskrafter vid ordningsavdelningarna åren 1984-1986

	1984	1985	1986
Hastighetsövervakning	51	43	11
Fordonskontroll	88	45	27
Allmän trafiköervakning	534	418	312

Källa: Rikspolisstyrelsen

Statistik över körkortsingripanden m m

Tabell A

Antal återkallade körkort åren 1979-1986

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
11 753	13 856	13 836	13 716	16 348	16 430	15 915	18 463

Tabell B

Antal meddelade varningar åren 1979-1986

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
18 653	22 506	17 717	10 052	13 312	14 652	13 901	13 581

Tabell C

Antal omhändertagna körkort åren 1979-1986

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
6 029	6 578	7 478	8 353	8 874	8 399	8 675	9 533

Tabell D

Antal gällande körkort åren 1980-1987

1980 januari månad	4 220 238
1981	4 287 370
1982	4 407 752
1983	4 529 413
1984	4 594 812
1985	4 633 303
1986	4 772 760
1987	4 835 097

Källa: Trafiksäkerhetsverket

Statistik över körkortsingripanden m m

Tabell E

Antal inkomna mål till länsrätterna åren 1980-1986

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
42 141	33 400	28 258	33 442	35 449	33 096	37 874

Tabell F

Antal interimistiska återkallelser åren 1979-1986

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
6 969	7 827	9 062	9 883	10 782	10 021	10 045	12 017

Källa: Tabell E domstolsverket
Tabell F trafiksäkerhetsverket

Information om statistiken i tabellerna A-F

1. Länsrätterna inrättades den 1 juli 1979.

2. Den 1 januari 1981 inrättades ett tvåpartssystem för körkortsmål genom tillsättande av allmänna ombud vid länsstyrelserna.

3. Sanktionen självständig varning som tidigare meddelades av länsrätt avskaffades den 1 januari 1981. Den självständiga varningen ersattes då av institutet erinran, vilken endast fick meddelas av allmänt ombud.

4. Institutet erinran avskaffades den 1 januari 1987 samtidigt som allmänna ombudet fick behörighet att förelägga om godkännande av varning.

5. Den genomsnittliga handläggningstiden för ett körkortsmål i länsrätt har sjunkit från 4,6 månader år 1979 till 3,7 månader år 1984. I vissa länsrätter är handläggningstiden kortare än tre månader. Angivna tider tyder på att ett mål avgörs så snart skriftväxlingen är avslutad.

Statistik över körkortsingripanden m m

Tabell G

Körkort som omhändertagits och återkallats samt meddelade varningar under tiden 1:a och 2:a halvåret 1985 och 1986 samt 1:a halvåret 1987

	Omhändertagna	Interimistiska återkallelser	Slutliga återkallelser*)	Varningar
1:a halvåret 1985	4 016	4 616	7 700	7 016
2:a halvåret 1985	4 659	5 422	6 690	6 884
1:a halvåret 1986	4 344	4 853	8 404 (7700)	7 183
2:a halvåret 1986	5 189	7 164	8 485 (6690)	6 398
1:a halvåret 1987	4 254	7 076	11 835	7 516

*) Avser återkallelser där spärrtid bestämts.

Källa: Trafiksäkerhetsverket

Statistik över körkortsingripanden m m

Tabell H

Spärrtidernas längd och antal beslut under åren 1985 och 1986 rörande samtliga länsrätter

Spärrtid	1-6 månader	7-11 månader	12-15 månader	16-36 månader
Antal beslut ca 1985	5 000	2 000	4 500	2 500
ca 1986	7 300	2 000	4 700	2 900

Tabell I

Antal beslut där länsrätterna bestämt spärrtider i förhållande till enskild återkallelsegrund år 1986. Siffrorna inom parentes avser år 1985

Återkallelsegrund KKL / Månader	1	2	3	4	5	6	7-11	12	13-18	19-24	25-36
16 § 1	1	0	19	68	31	395	1159	2566	1675	457	69
16 § 2	4	40	27	31	0	11	0	0	0	0	0
16 § 3	59	196	123	70	2	28	5	2	0	0	0
16 § 4	378 (186)	1948 (959)	1242	1001	28	468	67	21	4	1	0
16 § 5	0	5	17	25	54	134	460	174	21	28	1
16 § 6	1	7	15	25	2	118	59	76	28	34	13

Källa: Trafiksäkerhetsverket

Statistik över körkortsingripanden m m

Tabell J

Förhållandet mellan olika åldersgrupper av körkortshavare och återkallelsegrunder under åren 1985 och 1986

Åldersgrupp	Antal körkortshavare		Antal återkallade körkort där 16 § 16 § 1 KKL angivits som återkallelsegrund		Procent av körkortshavare som fått sitt körkort återkallat enl 16 § 1 KKL		Antal återkallade körkort där 16 § 4 KKL angivits som återkallelsegrund		Procent körkortshavare som fått sitt körkort återkallat enl 16 § 4 KKL	
	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986
16-24	627 720	656 608	2 477	2 660	0,39	0,41	2 712	3 588	0,43	0,55
25-47	2340 934	2403 471	4 459	4 534	0,19	0,19	1 976	2 948	0,08	0,12
48-66	1210 241	1256 110	1 190	1 269	0,10	0,10	474	662	0,04	0,05
67-	454 408	518 887	100	108	0,02	0,02	204	224	0,04	0,04
Summa	4633 303	4835 076	8 226	8 571			5 366	7 422		

Ur ovanstående tabell kan utläsas bl a att andelen körkortshavare i åldern 16-24 år i dubbelt så många fall som åldersgruppen 25-47 fått sina körkort återkallade på grund av trafikonykterhet. Avseende återkallelsegrund enligt 16 § 4 KKL (brott mot väsentlig trafikregel) förekommer 16-24-åringar fyra gånger mer än de i åldrarna 25-47.

Källa: Trafiksäkerhetsverket

Statistik över körkortsingripanden m m

Tabell K

Län	Återkallelse 1:a halvåret 1986 i förhållande till hela år 1986, vad avser återkallelse endast enligt 16 § 4 körkortslagen
AB	0.31
C	0.48
D	0.44
E	0.44
F	0.52
G	0.37
H	0.43
I	0.27
K	0.34
L	0.36
M	0.34
N	0.30
O	0.44
P	0.33
R	0.33
S	0.31
T	0.28
U	0.40
W	0.36
X	0.32
Y	0.36
Z	0.35
AC	0.37
BD	0.36
Hela landet	0.37

Siffrorna utvisar att alla länsrätter utom en återkallade fler körkort med stöd av 16 § 4 KKL under sista halvåret 1986 jämfört med första halvåret det året. Den 1 juli 1986 inträdde nämligen en skärpning som innebar att utrymmet för varning minskade betydligt vid allvarliga hastighetsöverträdelser.

Källa: Trafiksäkerhetsverket

Tabell L

Län	Återkallade körkort per 1000 körkortshavare den 31 december 1984 resp. 1986	
	1984	1986
AB	4.24	3.95
C	3.54	3.60
D	4.17	3.95
E	2.85	3.41
F	3.77	4.33
G	2.87	3.38
H	4.08	4.27
I	3.48	3.03
K	3.19	3.79
L	3.68	3.99
M	3.94	4.09
N	3.61	3.21
O	3.96	4.23
P	3.09	3.40
R	2.84	3.68
S	2.89	3.86
T	3.64	3.75
U	3.59	3.89
W	3.21	3.91
X	3.33	3.53
Y	3.02	4.00
Z	3.07	3.69
AC	2.91	3.26
BD	2.69	3.34
	3.55	3.82

Källa: Trafiksäkerhetsverket

Allmänna ombudens arbetsbelastning

Län	Antal förordnade allmänna ombud		Allmänna ombudsresurser (Ao) totalt, årsarbetskrafter		Körkortshavare/ Ao-resurs		Registerblad/ Ao-resurs		Diarieförda ärenden/ Ao-resurs	
	1984	1986	1984	1986	1984	1986	1984	1986	1984	1986
AB	4	4	8.81	9.0	82236	85233	12735	11966	737	800
C	2	2	2.95	2.9	39389	42241	5186	5103	508	724
D	4	4	2.6	3.6	56000	42166	6961	5111	576	416
E	3	3	4.45	4.5	49191	50711	5842	5822	337	600
F	4	3	3.85	3.7	47896	51783	5038	5324	675	675
G	3	3	1.7	1.75	60941	61714	6941	6971	705	514
H	2	2	2.05	2.5	70585	59920	8341	6800	829	800
I	4	1	1.1	1.3	31545	27615	3000	2538	454	461
K	2	2	2.0	2.1	46450	45904	6150	6142	550	714
L	2	2	2.25	2.15	75288	81767	9644	10232	1022	1116
M	4	4	4.5	3.75	85777	107893	13333	15920	866	1253
N	1	1	2.0	1.7	60050	74470	6850	8529	900	882
O	2	2	8.50	7.0	44123	56214	5647	6942	576	757
P	3	3	3.02	3.0	80033	84200	9271	9466	860	933
R	2	2	3.0	3.0	55366	57433	5333	5500	866	866
S	4	4	3.15	3.15	54698	56444	5492	5523	603	984
T	3	3	2.7	3.75	59888	44746	7074	5386	740	533
U	5	3	3.15	3.2	48126	49437	6222	6375	793	843
W	2	2	2.81	2.75	63131	66618	5729	6181	462	727
X	3	2	2.1	3.0	82761	59966	8761	6300	1238	733
Y	4	4	4.25	3.4	38588	49823	3788	5117	400	617
Z	2	2	1.65	1.75	49575	48342	4303	4457	303	342
AC	2	1	2.15	1.75	72139	91657	8046	10114	744	742
BD	5	2	2.5	2.85	68160	62000	8840	7929	600	631

MEDICINSKA ASPEKTER

Denna bilaga har författats av kommitténs expert docent Dr.med. Milan R. Valverius.

Bakgrund

Kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott har i betänkandet "Trafiknykterhetsbrott. Förslag 1970" (SOU 1970:61) framfört att påföljdbestämningen vid trafiknykterhetsbrott har sedan länge varit schablonmässig och onyanserad. Kommittén har funnit att man på olika vägar bör söka genomföra ett mer nyanserat påföljdsval och påpekade att verkställda utredningar visar att de sociala och ekonomiska konsekvenserna av körkortsindragning i de flesta fall är mycket betydande samt att förlusten av körkortet uppfattas som en mycket allvarlig påföljd som kan ha en mycket starkt avhållande påverkan på skötsamma personer. Framhävandet av "skötsamma personer" betyder att man antog att det finns personer med avancerade alkoholvanor och beroende av alkohol i större utsträckning bland rattonykterhetsbrottslingar. Kommittén ansåg att körkortsfrågan bör vävas in på ett meningsfyllt sätt i den nykterhetsvårdande behandlingen men eftersom det åvilade trafikmålskommittén att göra en översyn av körkortsreglerna vid trafiknykterhetsbrott har kommittén inte lagt något utarbetat förslag i denna fråga.

Enligt trafikmålskommitténs betänkande "Rätten till ratten" (SOU 1972:70; 1972:71; 1972:72) syntes det utmärkande för systemet med straff och körkortsåterkallelse vara att det icke har något rehabiliterande inslag. Man litar helt till repressionen när det gäller att förmå trafikanter att vara försiktiga i fortsättningen. När det gäller ingripande med de konventionella straffpåföljderna lägger man sålunda inget positivt i åtgärderna. Vid körkortsåterkallelse består ingri-

pandet i stort i att man under en viss tid försöker hindra personen ifråga från att uppträda i trafiken. Den omständigheten att en rattfyllerist hindras från att uppträda i trafiken under t.ex. tre år, ger i och för sig inte någon anledning att anta att han, när han åter får komma ut i trafiken, skall vara bättre skickad uppträda där än vad han tidigare varit - snarare sämre, nämligen om han lojalt avhåller sig från olovlig körning under återkallelsetiden. Kommittén föreslog därför att t.ex undervisning eller gruppsamtal skall användas som en behandlingsform vid trafikbrott.

Enligt slutbetänkandet av frivårdskommittén (SOU 1984:32) "Nya alternativ till frihetsstraff" kräver kontraktsvård för trafiknykterhetsbrott särskilda överväganden. Kommittén anser att man bör inte utveckla någon kontraktsvård i form av enbart trafikantundervisning för rattfyllerister. Någon särbehandling av dessa är inte nödvändig. Beträffande körkortet förordar kommittén att man i samband med införandet av kontraktsvård i påföljdssystemet överväger, om ett körkortsingripande kan samordnas med verkställigheten av den påföljden. Användning av biokemiska tester bedömer kommittén som olämplig kontrollmetod i samband med kontraktsvård. I regeringens proposition 1986/87:106 om ändring i brottsbalken m.m. (s.k. kontraktsvård m.m.) behandlas kontraktsvård vid rattfylleri och anges att beträffande körkortsåterkallelser bör särskild lämplighetsprövning innebärande att föraren uppfyller krav på ett nyktert levnadssätt utredas.

Nomenklaturfrågor

Inom alkoholproblematiken finns en del termer vilka saknar definition, är utan exakt innebörd och är starkt traditons- och kulturbundna.

Enligt socialstyrelsens klassifikation av sjukdomar 1987, används i samband med alkohol begreppet "alkolholberoende"

(303). Begreppet "beroende" infördes år 1977 av WHO och definieras som ett syndrom baserat på följande kriterier:

a) Förändrat beteende: bl.a. ökad konsumtion som bryter mot sociala normer och tidigare beteende. På sikt blir konsumtionsmönstret begränsat till två typer, nämligen antingen fullständig avhållsamhet eller kraftig kontinuerlig konsumtion. Individen fortsätter sin konsumtion trots skadliga konsekvenser som kroppslig sjukdom, familjeproblem, ekonomiska bekymmer resp. sanktioner från omgivningen.

b) Förändrat subjektivt tillstånd: Försämrad kontroll, förekomst av craving, dvs. längtan efter alkohol resp. inre tvång att inta alkolhol. Dessa impulser kan variera i intensitet och frekvens och förekommer i samband med alkoholkonsumtion men kan också utlösas av andra stimuli. Vidare märks en psykisk fixering, en upptagenhet kring alkohol.

c) Ändrat psykobiologiskt tillstånd: Uppträdandet av abstinenssymtom, konsumtion för att hindra dessa besvär samt utveckling av tolerans. Detta innebär att individen har behov av att tillföra större mängder alkohol för att uppleva de eftersträvade effekterna. (Alkohol och sjukvård, Socialstyrelsen, 1987).

Dessutom används begreppen "Missbruk av alkohol, droger och läkemedel utan beroende "(305) och "Alkoholmissbruk" (305 A).

Enligt rekommendationer framförda vid "Läkardagarna i Örebro 1986" bör begrepp som alkoholproblem, alkoholbesvär, kronisk alkoholist, ej användas.

Begreppet "alkoholskada" definieras enligt Alkoholpolitiska utredningen APU (SOU 1979:90) som en, till följd av alkoholförtäring uppkommen, inte obetydligt effekt i mycket vid bemärkelse.

I betänkandet försökte man använda dessa begrepp i ovan definierade termer.

Några epidemiologiska studier

En särskild undersökning av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963:72) visade att inom en observationstid av 2,5 år 19,1 % av den som dömts för trafiknykterhetsbrott återföll i trafiknykterhetsbrott. Inom en observationstid av 5,5 år var återfallsfrekvensen 18,8 %. Denna synliga återfallsfrekvens med hänsyn till mörkertalets storlek betyder att den verkliga återfallsfrekvensen ligger långt högre. Man kan av genomförda undersökningar fastslå att en mycket betydande andel av trafiknykterhetsbrottslingarna - mer än hälften och troligen långt fler - har problem med drickandet: från begynnande stadier av alkoholberoende till grava former av alkoholism.

Goldberg (1968) påvisade att 27,9 % av dem som skadades i trafikolyckor i Stockholm också var "alkoholskadade". Denna procentsats ligger 1,8 gånger högre än andelen alkoholberoende i befolkningen i genomsnitt.

Cacciola (1980) undersökte 164 bilförare fällda för trafiknykterhetsbrott år 1978 vid Stor-Stockholms tingsrätter och fann att 35 % hade tidigare fällts för sådana brott; 48 % hade varit straffade och 69 % förekom i kriminal- och/eller körkortsregistret. Av gruppen trafiknykterhetsbrottslingar med en blodalkoholhalt över 0,85 promille hade 41 % tidigare fylleriförseelser, jämfört med 7 % i gruppen med blodalkoholhalt under 0,85 promille.

Tabell 1

No	Ålder	Yrke	Straff	Blod-alkohol-halt i o/oo	Urin i o/oo	Innehav av kör-kort	Bedömning om "miss-bruk" förëligger	
							egen	under-sökaren
				MÄN				
1	45	Bilmekaniker	1 månad	1,8	2,3	-	nej	ja
2	42	Bonde	900 kr	1,0	2,1	+	nej	ja
3	71	Pensionär	600 kr	0,7	-	+	nej	ja
4	37	Arbetsledare	900 kr	0,9	1,3	+	nej	ja
5	25	Vårdare	1 månad	2,2	-	+	nej	?
6	25	Vårdare	350 kr	1,2	-	+	nej	?
7	32	Yrkeschaufför	700 kr	1,3	2,2	+	nej	ja
8	59	Arbetare	2 000 kr	1,2	-	+	nej	ja
9	43	Ingenjör	1 månad	1,9	3,0	+	nej	ja
10	31	Yrkeschaufför	1 050 kr	0,9	1,5	+	nej	ja
11	39	Vårdare	1 500 kr	0,8	1,5	+	nej	?
				KVINNOR				
12	46	F d vårdare	1 500 kr	1,0	1,8	+	nej	ja
13	45	Vårdare	1 500 kr	0,8	-	+	nej	ja

Vid analys av trafikdödsolyckor i norra Sverige åren 1976-1979 påvisade Valverius (1979, 1982) att vid singeldödsolyckor 46 % av förarna och 48 % av passagerarna varit onyktra: 22,8 % av dödade bilförare var alkoholberoende enligt sociala myndigheternas och polisens utredning samt uppgifter från anhöriga och vänner.

Vid trafiknykterhetsundersökningarna i norra Sverige åren 1976-1979 kontrollerades 10 515 bilförare med utandningsluftprov (Valverius, Moberg och Lindén, 1982). Av dessa hade 13 en blodalkohlhalt över 0,5 promille. Vid analys av deras alkoholvanor m.m. har framkommit att inte en enda av dessa betraktade sitt drickande som övermåttligt och ovanligt trots att det tydligt kom fram hos åtta av 13 (61 %) att de tillhörde till konsumenter vilka har haft åtminstone sociala problem enligt tiden för berusning, mängden av konsumerade drycker och alkoholvanor enligt egna uppgifter och andras bedömning. Av tabellen 1 framgår också att alla utom en vid körningen hade körkort. Den ende som var utan körkort uppgav yrket "mekaniker". Det har framkommit att hans körkort var indraget på grund av rattfylleri och han omplacerades sedan från arbete som yrkeschaufför till arbete i verkstaden.

Av tabellen är också uppenbart att själva blodalkoholhalten fastställd genom blodalkoholanalysen varierar beroende på tiden för blodprovstagning. Detta betyder att förare med beroende kan påträffas bland rattonyktra dvs. mellan 0,5 - 1,49 promille blodalkoholvärde.

Statistiska uppgifter om trafiknykterhetsbrott, alkoholberoende, vård och återfall från utlandet är varierande, beroende på befolkningens inställning till drickandet, konsumtionens storlek, lagar och författningar, övervakningsmetoder bara för att nämna några faktorer.

Gjerde (1987) fann vid analys av 3 658 onyktra bilförare i Norge att 8 % av "första gången rattonyktra" drack dagligen mot 13 % av "andra och flera gånger rattonyktra".

Pentillä och Pikkarainen (1981) fann i Finland att var femte rattfyllerist av 373 undersökta betraktade sig själv som alkoholmissbrukare. Författarnas slutsats är att proportionen alkoholberoende är signifikant högre hos rattfyllerister än hos genomsnittsbefolkningen i Finland.

I Förbundsrepubliken Tyskland analyserade Winkler (1985) 51 676 förare vilka stoppades "två och flera gånger onyktra i trafiken" och hänvisades till behandling för onykterheten i trafiken i syfte att få körkortet tillbaka. Av dessa var 18 % lämpliga för kortare vård för onyktra i trafiken i s.k. "Nachschulung für alkoholauffällige Kraftfahrer". Den största delen (48 %) behövde bara upplysning och information. Vård för alkohol- och drogberoende var lämplig för 33 % av förarna.

Stora erfarenheter med identifiering och behandling av onyktra i trafiken har man i USA, Australien, New Zealand, förutom Västtyskland, Österrike och Schweiz. I samband med detta hänvisas till Spoerer (1987) och Valverius (1985) vilka sammanställde erfarenheter från ovannämnda länder.

Svenska och utländska studier visar att antalet förare med olika stadier av alkoholberoende i samband med trafiknykterhetsbrott är signifikant högre än antalet personer med alkoholberoende i befolkningen. Motivation att delta i någon form av vård är huvudsakligen att återfå körkortet så snabbt som möjligt då frihetsberövande och böter är sekundära jämfört med indragning av körkortet.

Biokemiska markörer och psykologiska tester.

Under senaste decenniet har biokemisk forskning framtagit enkla biokemiska tester vilka används vid diagnostik av alkoholberoendet. Enligt Keso och Salaspuro (1986) är fördelen med laboratorieprov att de ger en objektiv bild av vederbörandes alkoholkonsumtion samt att de på ett tidigt stadium

möjliggör fastställande av alkoholorsakade skador. För de flesta testade innebär resultaten dessutom ett handfast bevis på en hög alkoholkonsumtion och gör dem bättre motiverade att söka och slutföra vård.

Man skiljer mellan biokemiska särdrag och högkonsumtionsmarkörer.

Påvisandet av biokemiska särdrag (trait markers) är tecken på att personen har genetisk koppling till risken att utveckla alkoholberoende; dessa markörer kan alltså påvisas innan han/hon utvecklat beroende. Biokemiska särdrag är markörer vilka är under snabb utveckling och skulle kunna användas i framtiden för att förebygga beroendet. Dessa har för närvarande inte någon betydelse i samband med vår frågeställning.

Högkonsumtionsmarkörer (state markers) visar tecken på effekter av hög alkoholkonsumtion på olika organ och system i människans kropp. Principiellt bör man framhålla att specifika markörer för att påvisa uteslutande hög alkoholkonsumtion saknas. Markörer påverkas av en mängd sjukdomar, medicinering, fysiologiska tillstånd och biologisk variabilitet mellan individer. Detta bör man ha i åtanke vid användning.

Vid diagnostik och uppföljning av alkoholberoendet användbara markörer finns i tabell 2 nedan.

Prövade och används

Gamma-glutamyltransferas	(GGT)
Aspartataminotransferas	(ASAT)
Alaninaminotransferas	(ALAT)
Erytrocytmedelvolym	(MCV)
Heavy density lipoprotein	(HDL-kolesterol)

Under utveckling

Disialotransferin
Acetat

Tabell 2 Biokemiska markörer (Högkonsumtionsmarkörer)

Det vanligaste laboratorietestet är Gamma-glutamyltransferas GGT. Aktiviteten i serum (S-GGT) är höjd hos 35-85 procent av män med alkoholberoende. Det bör dock påminnas att höjda värden finns även vid hjärtinfarkt, sockersjuka, akut njursvikt, lever och bukspottkörtelsjukdomar, elaka levertumörer, övervikt m.m. Medicinering med antikoagulantia, antiepileptika, mycket kolhydratrik kost, graviditet höjer också värdet.

ASAT (aspartataminotransferas) är vid alkoholberoende höjd; ALAT (alaninaminotransferas) är sänkt. En värdefull markör är enligt Keso och Salaspuro MCV (Erytrocytmedelvolym), dock med den nackdelen att MCV reagerar långsamt på förändringar i konsumtion undantagen total abstinens.

På grund av det ovannämnda rekommenderas användning av 2 till 5 olika markörer. Genom ett batteri av laboratorietester kan man få betryggande resultat.

Fastställande av alkoholhalten i blod och urin är lämplig vid varje kontrolltillfälle. Genom utandningsluftprov kan man idag fastställa blodalkoholhalten exakt under förutsättning att personen medverkar vid undersökningen.

Gruner och Bilzer (1985) och Bonte, Kuhnholz och Ditt (1985) hänvisade till påvisandet av metanol i serum resp. urin hos alkoholberoende. Metanol skulle kunna användas också som markör.

Praktiska erfarenheter med användning av biokemiska markörer vid behandling av rattfyllerister är sparsamt publicerade i nordisk litteratur. Kristenson (1985, 1986) använder med

framgång biokemiska markörer sedan många år i ett system tillämpad på långvarig öppen kontakt med behandlaren som leder till att patienten kan återfå körkortet om behandlingen var framgångsrik. Enligt Kristensons erfarenheter (1985) bör man mera preciserat rikta uppmärksamheten mot rattfyllerister med små beroendeproblem. Rådgivning, kontroll och långsiktig uppföljning ger goda resultat. Denna typ av behandling då körkortstillståndet används som en morot för nykterhet består av regelbundna läkarbesök och upprepade besök för kontroll av nykterheten inkluderande alkohol och markörundersökningar.

Biokemiska markörer är ett objektivt mått på rattfylleristens alkoholkonsumtion oberoende av hans uppgifter. Denna metod kallas GT-feed-back enligt Gamma-glutamyltransferas (GGT). Fördelen med GT-feed-back enligt Kristenson (1986) är att ett laboratorieprov per månad väl speglar nykterhetsläget eller konsumtionsnivån under denna tid. De flesta människor är mycket måna om sitt körkort och därför villiga att underkasta sig nykterhetskontrollen för att få tillbaka och få behålla körkortet.

Psykologiska tester

Vid diagnostik av alkoholberoendet används sedan flera decennier psykologiska tester mest i form av frågeformulär. Vad gäller rattonykterheten bör man använda enkla och för svenska förhållanden normerade tester. I engelskspråkig och tysk litteratur finns stort utbud av tester. Mest känt och utprövat är Michigan Alcoholism Screening Test (MAST) utarbetad år 1971 av Selzer, bestående av 25 frågor. En förkortad version av MAST s.k. Brief MAST består av 10 frågor. För självbesvarande utarbetade Swensson och Morse år 1975 SAAST-Self Administered Alcohol Screening Test.

Kristenson och Trell (1982) prövade en egen version av MAST på svenska män (Mm-MAST); Malmö modification of the Brief Mast) bestående av 9 frågor. Utvärdering ang. specificiteten

på Mm-Mast anges till 95 %; ang. sensitiviteten är värden mellan 35-73 %.

Mm-MAST

Brukar Ni ta en drink innan Ni går på fest?

Dricker Ni mestadels alkohol, t.ex. en flaska vin eller liknande vid veckoslut eller helger?

Dricker Ni ett par öl om dagen för att varva ner?

Tål Ni sprit bättre nu än för 10 år sedan?

Måste Ni tänka på att hålla jämn takt när Ni dricker alkoholhaltiga drycker tillsammans med andra?

Har det hänt att Ni efter måttligt festande inte minns hur Ni kom i säng?

Brukar Ni efter att ha festat ha samvetsförebråelser?

Brukar Ni efter att ha festat eftersläcka med en öl dagen därpå?

Brukar Ni försöka låta bli att dricka alkoholhaltiga drycker en bestämd tid, t.ex. under en vecka?

För närmare utredning av personer vilka identifierats som alkoholberoende kan användas andra diagnossystem t.ex. AVI-skalan (alkoholvaneinventoriet) med stadardiserings-normer på svenskt material. Enligt Bergman (1986) är AVI ett förfinat flerdimensionellt diagnosinstrument för personer som man redan vet är beroende och som man vill utreda närmare.

Erfarenheter med biokemiska markörer och psykologiska tester visar att minst 95 % av undersökta med båda metoder kommer att diagnosticeras och identifieras vid alkoholberoende. Dessa metoder kan också användas vid kontroll av nykterheten.

LITTERATUR

1. Berglund, M., Bergman, H., Swenelius, T.
Alkoholvaneinventoriet - ett nytt frågeformulär för differentierad diagnostik vid alkoholism. Läkartidningen 83 (1986):1278-1281

2. Bonte, W., Kuehnholz, B., Ditt, J.
Blood methanol levels and alcoholism. I: Valverius, M.R. ed.. Punishment and/or treatment for driving under the influence of alcohol and other drugs. Proceeding of the International Workshop 19-20 October 1984 Stockholm, Sweden. Stockholm, 1985 Ss. 255-260

3. Cacciola, I.
Vem är rattfylleristen/rattonykteristen. En delstudie av personer som fällts för trafiknykterhetsbrott under 1978. Stockholm: Stockholms univ., 1980 (duplic.)

4. Frivårdskommittén
Nya alternativ till frihetsstraff. Slutbetänkande. Stockholm, 1984. 234 s. (SOU 1984:32)

5. Gjerde, H.
Daily drinking and drunken driving. Scandinavian journal of social medicine 15(1987):2, 73-77

6. Goldberg, L.
Betydelsen av akuta och kroniska alkoholskador för uppkomsten av trafikolycksfall. Stockholm: Karolinska institutet. Institutionen för teoretisk alkoholforskning, 1968 (duplic.). (Rapp. 12.06)

7. Gruener, O., Bilzer, N.
The chronic alcoholic in the road traffic - evaluation of medical findings during seven years. I: Valverius, M.R. ed.. Punishment and or treatment for driving under the influence of alcohol and other drugs. Proceedings of the International workshop 19-20 October 1984 Stockholm, Sweden. Stockholm, 1985. Ss. 236-246

8. Keso, L., Salaspura M.
Laboratorieprov för att påvisa och behandla alkoholproblem. Nordisk medicin 101 (1986):11, 306-312

9. Kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott Trafiknykterhetsbrott. Förslag 1970. Stockholm, 1970. 459 s. (SOU 1970:61)

10. Kristenson, H.
Early recognition and treatment of heavy drinking in the male population. Implications fordrunken driving. I:Valverius, M.R. ed., Punishment and/or treatment for driving under the influence of alcohol and other drugs. Proceedings of the International workshop, 12-19 October 1984 Stockholm, Sweden. Stockholm, 1985. Ss. 223-235

11. Kristenson, H.
Tidigbehandling av högkonsumenter. I: Problemet alkohol. Läkardagarna i Örebro, 5-7 maj 1986. Stockholm. 1986. Ss. 306-313

12. Kuehnholz, B., Bonte, W.
Alcohol and aldehyde dehydrogenase in blood samples of alcoholics. I: Valverius, M.R. ed., Punishment and/or treatment for drivin under the influence of alcohol and other drugs. Proceedings of the International workshop 19-20 October 1984 Stockholm, Sweden. Stockholm, 1985. Ss. 247-254.

13. Penttilä, A., Kataja, M., Lindbohm. R., Mäki, M., Pikkarainen, J. Drunken driving in Finland. Helsinki, 1984. 146 s.

14. Pikkarainen, J., Penttilä, A.
Screening of arrested drunken drivers for alcoholism. I: Goldberg, L. ed., Alcohol, drugs and traffic safety. Proceedings, 8th International conference, June 15-19, 1980, Stockholm, Sweden. Stockholm, 1981. Vol.1. Ss. 218-233

15. Problemet alkohol. "Läkardagarna i Örebro", 5-7 maj 1986. Stockholm, 1986. 376 s. (Svenska läkarsällskapets handlingar 95 (1986):4)

16. Regeringens proposition 1986/87:106
om ändring i brottsbalken m.m. (s.k. kontraktsvård m.m.) 117 s.

17. Socialstyrelsen
Alkohol och sjukvård. Stockholm, 1987. 154 s. (Socialstyrelsen redovisar 1987:5)

18. Socialstyrelsen
Alkolholbetingad sjukvård och tidigdiagnostik. Rapport från en konferens i Linköping i april 1983. Stockholm, 1985. 207 s. (PM 106/85)

19. Socialstyrelsen
Klassifikation av sjukdomar 1987. Systematisk förteckning. Svensk version av International Classification of Diseases, Ninth Revision (ICD-9). Stockholm, 1986. 534 s.

20. Spoerer, E., Ruby, M., Hess, E., Hrsg,
Nachschulung und Rehabilitation verkehrsauffälliger Kraftfahrer. Braunschweig, 1987. 237 s.

21. Trafikmålskommittén
Rätten till ratten. Förslag till körkortsreform. I. Allmän motivering. Stockholm, 1972. 197. s. (SOU 1972:70)

22. Trafikmålskommittén
Rätten till ratten. Förslag till körkortsreform.
2. Lagtext och spcialmotivering. Stockholm, 1972. 141 s.
(SOU 1972:71)

23. Trafikmålskommittén
Rätten till ratten. Förslag till körkortsreform.
3. Expertutredningar. Stockholm, 1972. 383 s. (SOU
1972:72)

24. Valverius, M.R.
Alcohol and mortality. I: Boström, H., Ljungstedt, N.,
Medical aspects of mortality statistics. Stockholm,
1981. Ss. 314-325 (Skandia International Symposia)

25. Valverius, M.R.
Kombinera straff med vård vid trafiknykterhetsbrott.
Alkohol och narkotika 77 (1983):1,

26. Valverius, M.R. ed.
Punishment and/or traetment for driving under the
influence of alcohol and other drugs. Current concepts,
experiences and prospectives. Proceedings of the
International workshop 19-20 October 1984 Stockholm,
Sweden. Stockholm, 1985. 272 s.

27. Valverius, M.R., Moberg, J., Linden, Ch. Roadside survey
in Northern Sweden. Analysis of drunken driving in fatal
traffic accidents and in life traffic from medicolegal
police and social aspects. I: Valverius, M.R. ed.,
Roadside surveys. Proceedings of the Satellite
conference...June, 23-25, 1980, Umeå, Sweden. Stockholm,
1982. 260 s. Ss. 7-32.

28. Valverius, M.R.
Straff och/eller vård vid trafiknykterhetsbrott?
Alkohol och narkotika 76 (1982):6, 1-5.

Statens offentliga utredningar 1987

Kronologisk förteckning

1. Otillbörlig efterbildning. Ju.
2. Dödsboägande och samägande av jordbruksfastighet m.m. Ju.
3. Långtidsutredningen '87. Fi.
4. En ny kyrkolag m. m. Del 1. C.
5. En ny kyrkolag m. m. Del 2. C.
6. Folkstyrelsens villkor. Ju.
7. Barnets rätt. Ju.
8. Svenska försvarsindustrins utlandsverksamhet. UD.
9. Det svenska totalförsvaret inför 90-talet. Fö.
10. Indrivningslag m.m. Fi.
11. Skydd för det väntade barnet. Ju.
12. Legitimation för vissa kiropraktorer. S.
13. Översyn av rättegångsbalken 3. Ju.
14. Mordet på Olof Palme. Ju.
15. Miljöskadefond. ME.
16. Begravningslag. C.
17. Franchising. Ju.
18. Internationella familjerättsfrågor. Ju.
19. Varannan damernas. A.
20. Läkemedel och hälsa. S.
21. Äldreomsorg i utveckling. S.
22. Missbrukarna Socialtjänsten och Tvånget. S.
23. Medicinteknisk säkerhet. S.
24. Produktsäkerhetslag. Fi.
25. Ökat kommunalt väghållningsansvar. K.
26. Enskilda vägar. K.
27. Skeppslega till utlänning. Tillstånd, dispenser, flaggskifte. K.
28. Bistånd för bättre miljö i u-land. UD.
29. Stöd till näringslivet. Fi.
30. Fel i fastighet. Ju.
31. Integritetsskyddet i informationssamhället 4. Ju.
32. För en bättre miljö. ME.
33. Ju mer vi är tillsammans. Del 1. C.
34. Ju mer vi är tillsammans. Exempelsamling. Del 2. C.
35. Ju mer vi är tillsammans. Underlag för reformer samt förslag. Del 3. C.
36. För en bättre miljö. Miljövårdsfamiljen. Myndigheter och författningar. ME.
37. Stödet till barn- och ungdomsföreningar. C.
38. Arkiv för individ och miljö. U.
39. Studiemedel. U.
40. Datorisering av tullens export- och importrutiner. Fi.
41. Fasta Öresundsförbindelser. K.
42. Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser. K.
43. Snabbare körkortsingripanden m.m. K.

Statens offentliga utredningar 1987

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet
Otillbörlig efterbildning. [1]
Dödsboägande och samägande av jordbruksfastighet m.m. [2]
Folkstyrelsens villkor. [6]
Barnets rätt. [7]
Skydd för det väntade barnet. [11]
Översyn av rättegångsbalken 3. [13]
Mordet på Olof Palme. [14]
Franchising. [17]
Internationella familjerättsfrågor. [18]
Fel i fastighet. [30]
Integritetsskyddet i informationssamhället 4. [31]

Utrikesdepartementet
Svenska försvarsindustrins utlandsverksamhet. [8]
Bistånd för bättre miljö i u-land. [28]

Försvarsdepartementet
Det svenska totalförsvaret inför 90-talet. [9]

Socialdepartementet
Legitimation för vissa kiropraktorer. [12]
Läkemedel och hälsa. [20]
Äldreomsorg i utveckling. [21]
Missbrukarna Socialtjänsten och Tvånget. [22]
Medicinteknisk säkerhet. [23]

Kommunikationsdepartementet
Ökat kommunalt väghållningsansvar. [25]
Enskilda vägar. [26]
Skeppslega till utlänning. Tillstånd, dispenser, flaggskifte. [27]
Fasta Öresundsförbindelser. [41]
Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser. [42]
Snabbare körkortsingripanden m.m. [43].

Finansdepartementet
Långtidsutredningen ´87. [3]
Indrivningslag m.m. [10]
Produktsäkerhetslag. [24]
Stöd till näringslivet. [29]
Datorisering av tullens export- och importrutiner. [40]

Utbildningsdepartementet
Arkiv för individ och miljö. [38]
Studiemedel. [39]

Arbetsmarknadsdepartementet
Varannan damernas. [19]

Civildepartementet
En ny kyrkolag m. m. Del 1. [4]
En ny kyrkolag m. m. Del 2. [5]
Begravningslag. [16]
Ju mer vi är tillsammans. Del 1. [33]
Ju mer vi är tillsammans. Exempelsamling.Del 2. [34]
Ju mer vi är tillsammans. Underlag för reformer samt förslag. Del 3. [35]
Stödet till barn- och ungdomsföreningar. [37]

Miljö- och Energidepartementet
Miljöskadefond. [15]
För en bättre miljö. [32]
För en bättre miljö. Miljövårdsfamiljen. Myndigheter och författningar. [36]

ALLMÄNNA FÖRLAGET

ISBN 91-38-10024X
ISSN 0375-250X