

## 10 Behov av nya former för körkortsingripande

De nuvarande ingripandeformerna – återkallelse och varning – har funnits i svensk körkortslagstiftning sedan lång tid tillbaka och de är väl inarbetade och kända bland allmänheten. Vår utgångspunkt är därför att nya eller förändrade ingripandeformer bör komma i fråga bara om det motiveras av starka principiella skäl eller om det är nödvändigt för att körkortsingripanden på grund av trafikbrott skall kunna handläggas på ett rationellt sätt inom straffprocessen.

### 10.1 Tidigare förslag

Inledningsvis finns anledning att kort redogöra för de överväganden som gjordes av 1994 års Körkortsutredning, vilken var kritisk till de nuvarande formerna för körkortsingripande (SOU 1996:114 s. 102 ff.). Utredningen menade att systemet i praktiken visat sig ge begränsat utrymme för en nyanserad bedömning av körkortsingripanden. Utredningen föreslog att grunderna för körkortsåterkallelse skulle delas in i två grupper. I den ena gruppen skulle ingå de ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarligaste förseelserna, vilka undantagslöst är en följd av ett medvetet risktagande. För dessa förseelser skulle körkortsåterkallelse vara en obligatorisk reaktion. Under speciella omständigheter skulle dock återkallelsen kunna ske villkorligt. Den andra gruppen skulle omfatta förseelser som i allmänhet beror på tillfälliga förbiseenden och liknande. I dessa fall skulle körkortsingripandet ske genom varning vid typfarliga förseelser och i övriga fall då det förelegat ett faromoment. Institutet varning skulle således utgöra en självständig reaktionsform. Enligt utredningen skulle ett sådant system innebära en differentiering av körkortsingripandena i förhållande till förseelsens objektiva svårhetsgrad. Förslagen har inte lagts till grund för lagstiftning.

## 10.2 Grundläggande krav

För att körkortsingripanden skall kunna bidra till att värna trafiksäkerheten fordras till en början att formerna för ingripande är tydliga och förutsebara. Den som blir föremål för ett körkortsingripande på grund av trafikbrott måste förstå varför reaktionen har blivit som den blivit och han skall redan från början kunna överblicka ingripandets konsekvenser och varaktighet. Det innebär bl.a. att ingripandet skall vara tidsbestämt. Även allmänheten måste ha en klar bild av regelverkets innehåll och av konsekvenserna för den som bryter mot trafikreglerna.

För att körkortsingripanden på grund av trafikbrott skall få önskad effekt på trafikbeteendet, är det vidare nödvändigt att de upplevs som rimliga och rättvisa. Häri ligger bl.a. ett krav på proportionalitet mellan ingripandet och det bakomliggande brottet. Ju allvarligare – eller trafikfarligare – brottet är, desto mer kännbart skall ingripandet vara till både sin innebörd och sin varaktighet. Körkortsingripandet måste dessutom vara anpassat till den straffrättsliga påföljd som körkortshavaren döms till, så att den samlade samhällsreaktionen upplevs som rimlig och rättvis. Vi menar att detta behov accentueras om ingripandet hanteras inom ramen för straffprocessen. Av det nu sagda följer att systemet för körkortsingripande på grund av brott bör innehålla olika ingripandeformer och att de bör kunna varieras i fråga om stränghet eller varaktighet.

Behovet av att kunna variera körkortsingripandet skall även ses mot bakgrund av intresset av att kunna ta viss hänsyn till körkortshavarens behov av körkort. Som framgår av avsnitt 12.5.2 skall sådana hänsyn kunna tas även i fortsättningen. Det är dessutom angeläget att regelverket ger möjlighet att förebygga att körkortshavaren längre fram mister sin behörighet. Det bör ske genom ett klart besked om vad som väntar, om han fortsätter att begå trafikbrott eller att på annat sätt äventyra trafiksäkerheten.

I sammanhanget finns anledning att uppmärksamma de möjligheter till nyanserade körkortsingripanden som följer av den tekniska utvecklingen. Som exempel kan nämnas den pågående försöksverksamheten med villkorlig återkallelse i förening med ett så kallat alkoholås, se avsnitt 2.9. Det är angeläget att formerna för körkortsingripande konstrueras så att nya tekniska möjligheter kan tillvaratas. Detsamma gäller möjligheterna att genom utbildning, påverkansprogram och liknande förbättra kunskaperna hos förarna och deras beteende i trafiken.

För att ordningen med körkortsingripanden skall accepteras av den enskilde, vilket är en förutsättning för att syftet att värna trafiksäker-

heten skall kunna uppnås, fordras likhet i rättstillämpningen. Likartade fall bör så långt som möjligt leda till likartade ingripanden. Detta intresse bör uppmärksammas redan vid konstruktionen av formerna för körkortsingripande. I sammanhanget kan nämnas att 1994 års Körkortsutredning pekade på vissa ojämnheter i nuvarande rättstillämpning. Utredningen menade att det finns betydande skillnader mellan olika län när det gäller besluten i körkortsärenden, i synnerhet gäller det beträffande beslut med korta spärrtider och beslut om varning. Utredningen menade att detta till stor del beror på konstruktionen av reglerna om körkortsåterkallelse (SOU 1996:114 s. 97 f.). Som exempel framhölls den dåvarande bestämmelsen i 16 § 4 KKL om återkallelse på grund av allvarligt trafikbrott (numera 5 kap. 3 § 4), enligt vilken det förutom att återkalla körkortet, vilket skall ske i normalfallet, finns möjlighet både att besluta om varning, om särskilda skäl föreligger, och att underlåta körkortsingripande, om överträdelsen är att anse som ringa.

Avslutningsvis finns anledning att framhålla behovet av en rationell handläggning av körkortsingripanden på grund av trafikbrott. Vi har tidigare pekat på att sådana ingripanden sker i ett stort antal fall varje år. För att de skall kunna handläggas rationellt i straffprocessen fordras att ingripandeformerna är ändamålsenligt konstruerade. Det innebär dels ett krav på att de är funktionella i sig och att deras inbördes förhållande är logiskt, dels att de passar in i ett straffrättsligt sammanhang.

### 10.3 Varning eller pricksystem

Institutet varning bör ersättas med ett pricksystem när det är fråga om ingripande på grund av trafikbrott. Ett pricksystem bör införas även om våra förslag i övrigt inte läggs till grund för lagstiftning.

#### 10.3.1 Inledning

Pricksystem finns för närvarande i flera europeiska länder. Som exempel kan nämnas Island, Frankrike, Storbritannien och Tyskland. Även lagstiftarna i Danmark, Norge och Österrike överväger att införa liknande system. De olika ländernas pricksystem är utformade på varierande sätt, men i allmänhet gäller att varje förseelse som omfattas av systemet resulterar i ett visst bestämt antal prickar eller straffpoäng. Dessa registreras och när körkortshavaren erhållit ett visst antal, blir

han föremål för ett mer ingripande beslut i form av körkortsåterkallelse eller körförbud. När vi i det följande talar om pricksystem, är det en motsvarande ordning som avses.

### 10.3.2 Tidigare överväganden

Frågan om ett pricksystem bör införas i svensk körkortslagstiftning har övervägts tidigare vid flera tillfällen. Trafikmålskommittén föreslog att ett sådant system skulle införas (SOU 1972:70 s. 114 f.). Kommittén menade att ett pricksystem kunde bidra till trafiksäkerheten genom sina pedagogiska effekter och att det skulle ge ökad rättssäkerhet genom att skapa förutsättningar för en mer enhetlig rättstillämpning. Kommittén framhöll vidare att ett pricksystem skulle ge de beslutande politiska organen möjlighet att styra verkställighetsorganen i fråga om prioriteringen av olika trafikbrott. Genom en pricktabell skulle en officiell värdering av svårhetsgraden i olika trafikbrott ske. Ett pricksystem skulle dessutom skapa förutsättningar för enklare och mer rationella handläggningsformer. Det skulle bl.a. möjliggöra en automatiserad utsortering av de ärenden i vilka det är motiverat med en närmare prövning av frågan om körkortsingripande skall ske.

Trafikmålskommitténs förslag fick ett blandat mottagande av remissinstanserna. Departementschefen framhöll för sin del att kommittén visat goda skäl för olika fördelar med ett pricksystem (prop. 1975/76:155 s. 107 f.). Särskilt den pedagogiska effekten ansågs värdefull mot bakgrund av intresset att snabbt ge körkortshavarna en påtaglig erinran om att de skall följa trafikens regler. Departementschefen avstod emellertid från att föreslå ett pricksystem med hänvisning till att ett sådant förslag fordrade ytterligare utredning. Riksdagen anslöt sig till departementschefens mening (TU 1975/76:28, rskr. 390).

Införandet av ett pricksystem övervägdes därefter av Körkortsutredningen (SOU 1978:27 s. 131 ff.). Utredningen kom efter ingående överväganden fram till slutsatsen att Sverige visserligen hade de tekniska och organisatoriska förutsättningarna som krävs för att tillämpa ett pricksystem, men att det inte fanns tillräckliga skäl för att införa ett sådant system i vårt land. Utredningen grundade sin slutsats huvudsakligen på att effekterna av ett sådant system ansågs tveksamma från såväl brottsförebyggande som pedagogiska utgångspunkter. Utredningen menade att ett pricksystem inte heller kunde förväntas medföra några märkbara effekter på trafiksäkerheten eller bidra till en enhetligare praxis och därmed ökad rättssäkerhet. I stället skulle strävandena mot en mer individualiserad och nyanserad bedömning i

ärenden om körkortsingripanden motverkas. Enligt Körkortsutredningen skulle fördelarna med ett pricksystem huvudsakligen bestå i vissa rationaliseringsvinster i fråga om det uppgiftslämnande till länsstyrelserna som ligger till grund för beslut om körkortsingripande.

Samtliga remissinstanser som yttrade sig över Körkortsutredningens överväganden kring ett pricksystem anslöt sig till utredningens slutsats. Även departementschefen menade att ett pricksystem inte borde införas i Sverige (prop. 1979/80:178 s. 39 ff.). Han betonade därvid att ett sådant system med nödvändighet skulle bli starkt schabloniserat och att det skulle motverka strävandena mot en mer individualiserad och nyanserad bedömning i körkortsärenden.

Även kommittén *KÖRKORT 2000* behandlade frågan om ett pricksystem bör införas (SOU 1991:39 s. 104 ff.). Kommittén menade att risken för att en regelbundet felande förare skall upptäckas är liten och att risken att han skall upptäckas två gånger är minimal. Ett pricksystem skulle, enligt kommittén, visserligen fungera som en varningssignal innan ett ingripande sker, men förfarandet skulle samtidigt försvaga incitamentet till skötsamhet hos dem som ännu inte ådragit sig någon prick. Utredningens slutsats blev därför att pricksystemet inte borde införas i den svenska körkortslagstiftningen.

### 10.3.3 Våra överväganden

Som framgår av redogörelsen ovan har frågan om ett pricksystem bör införas i svensk rätt övervägts vid flera tidigare tillfällen. Vi menar att de för- och nackdelar som är förknippade med ett sådant system i allt väsentligt redan har belysts och att det nu närmast är fråga om att göra en ny värdering av de olika skälen. Våra överväganden skall därvid utgå från förutsättningen att dessa ingripanden förs över till straffprocessen och från de grundläggande krav som vi anser bör ställas på formerna för körkortsingripanden på grund av trafikbrott, se avsnitt 10.2. Inledningsvis analyserar vi möjligheterna att med institutet varning respektive ett pricksystem uppfylla kraven på tydlighet, förutsebarhet, proportionalitet och en rationell handläggning.

Kraven tydlighet och förutsebarhet innebär att den som blir föremål för ett ingripande redan från början skall kunna överblicka ingripandets konsekvenser och varaktighet. Vi menar att det nuvarande varningsinstitutet brister i dessa hänseenden. Av regelverket framgår inte vilken betydelse ett beslut om varning har för körkortshavarens fortsatta körkortsinnehav, om han fortsätter att bryta mot de regler som gäller i trafiken. Av reglerna framgår inte heller under hur lång tid som varningen har betydelse därvidlag. I förarbetena sägs enbart att det bör

fordras starka skäl att under loppet av ett par år meddela en person två på varandra följande varningar (prop. 1975/76:155 s. 106). Svårigheten för den enskilde att överblicka konsekvenserna av ett beslut om varning riskerar, enligt vår uppfattning, att minska de pedagogiska och därmed allmänpreventiva effekterna av körkortsingripandet. Den ifrågavarande bristen kan dessutom ifrågasättas utifrån ett rättssäkerhetsperspektiv.

Enligt vår uppfattning skulle kraven på tydlighet och förutsebarhet tillgodoses bättre med ett pricksystem än vad som är fallet med den nuvarande regleringen av varningsinstitutet. Med ett sådant system skulle det vara möjligt att i författning uttryckligen ange prickarnas betydelse vid framtida trafikförseelser. Det skulle dessutom vara möjligt att ange under hur lång tid som påförda prickar skall belasta körkortshavaren.

Kravet på proportionalitet innebär att körkortsingripandets innebörd och varaktighet skall stå i proportion till allvaret i det bakomliggande brottet. En av bristerna med varningsinstitutet gäller möjligheten att anpassa ingripandet efter allvaret i den bakomliggande förseelsen. Ett pricksystem skulle göra det möjligt att tillgodose kravet på proportionalitet genom att antalet prickar kan variera efter allvaret i den bakomliggande förseelsen. Ett körkortsingripande genom prickning kan därmed göras mer nyanserat än vad institutet varning medger. Enligt vår uppfattning bör det kunna bidra till att lagstiftningen och dess tillämpning uppfattas som rättvis.

Vi har i avsnitt 10.2 pekat på behovet av en enkel och rationell handläggning av körkortsingripanden på grund av brott. En förutsättning för att detta behov skall kunna tillgodoses är att de materiella reglerna för körkortsingripande är tydliga och lätta att tillämpa. Till en början gäller därvid att de olika formerna för körkortsingripande måste stå i ett logiskt förhållande till varandra. Vi menar att det nuvarande systemet brister i detta hänseende. Huvudregeln är att ingripandet skall ske genom återkallelse och endast om särskilda skäl föreligger skall varning meddelas. Enligt vår uppfattning bör utgångspunkten i stället vara att körkortsingripandet skall ske i form av den minst ingripande reaktionsformen och att återkallelse eller motsvarande bör tillgripas bara om det påkallas av exempelvis allvaret i det bakomliggande brottet eller av körkortshavarens tidigare trafikbrottslighet. En sådan ordning åstadkoms med ett pricksystem, som bygger på de grundläggande drag som vi anger i avsnitt 10.3.1.

För att kravet på en rationell handläggning skall kunna tillgodoses i straffprocessen är det, enligt vår uppfattning, också angeläget att körkortsingripanden på grund av trafikbrott kan handläggas inom ramen för den summariska processen. Vi menar att ett pricksystem skulle skapa förutsättningar för en sådan ordning. Det bör vara möjligt

att fastställa enkla och tydliga anvisningar för tillämpningen av ett sådant system i olika situationer. Det skulle öppna för möjligheten att låta körkortsingripandet omfattas även av förelägganden av ordningsbot, vilket i hög grad skulle bidra till en snabb och kostnadseffektiv handläggning av körkortsingripanden på grund av trafikbrott.

Av jämförelsen mellan institutet varning och ett pricksystem framgår att starka skäl talar för att ett pricksystem bör införas som en ny form för körkortsingripande på grund av trafikbrott. Det bör dock sägas att flera av de brister som vi menar finns i institutet varning skulle kunna gå att åtgärda. Det borde t.ex. vara möjligt att åstadkomma bättre tydlighet och förutsebarhet genom att i författning närmare ange konsekvenserna av ett beslut om varning. Vi menar emellertid att de allmänna krav som bör ställas på ingripandeförmerna enklast tillgodoses med ett pricksystem. Dessutom gäller att kravet på proportionalitet aldrig kan tillgodoses inom ramen för institutet varning.

En annan fråga gäller om ett pricksystem skulle vara alltför okänsligt. Körkortsutredningen menade att ett pricksystem skulle motverka strävandena mot en mer individualiserad och nyanserad bedömning i ärenden om körkortsingripanden. Det är självklart att körkortsingripandet måste kunna föregås av en individuell och nyanserad bedömning även när ingripandet handläggs i straffprocessen. Såväl körkortshavarens personliga förhållanden som omständigheterna kring gärningen måste därvid kunna beaktas. Vi menar emellertid att behovet av att ta hänsyn till körkortshavarens personliga förhållanden skiljer sig åt beroende på om ingripandet avser exempelvis återkallelse eller prickning. Enligt vår uppfattning bör sådana faktorer tillmätas betydelse enbart när det är fråga om att frånta körkortshavaren rätten att köra. Förhållandena är annorlunda när det gäller betydelsen av omständigheterna kring brottet. Dessa måste självfallet kunna beaktas även vid beslut om prickning. Enligt vår uppfattning är det fullt möjligt att bestämma antalet prickar med ledning av brottets svårhet och omständigheterna kring brottet. Det bör dock redan nu framhållas att såväl behovet av som utrymmet för mer detaljerade överväganden av ifrågavarande slag är begränsat i det enskilda fallet. Trafikförseelser av det slag som skulle kunna leda till ett beslut om prickning är av sådan art att ingripandet i normalfallet bör kunna ske med tillämpning av i förväg fastställda anvisningar.

En invändning som anfördes av kommittén *KÖRKORT 2000* gällde de pedagogiska effekterna av ett pricksystem. Enligt kommittén skulle ett sådant system riskera att försvaga incitamentet till skötsamhet hos dem som ännu inte ådragit sig någon prick. I kommitténs påstående ligger ett antagande om att körkortshavarna skulle vara mer benägna att

bryta mot trafikreglerna när deras tidigare prickbelastning inte är sådan att de på grund av en mindre allvarlig förseelse riskerar ett beslut om återkallelse eller motsvarande. Till en början kan konstateras att redan den nuvarande körkortslagstiftningen ger utrymme för överväganden av det slag som kommittén avsåg. Enligt vår uppfattning har förmodligen de flesta körkortshavare en viss kunskap om tillämpningen av bestämmelsen i 5 kap. 3 § 3 KKL om återkallelse på grund av exempelvis upprepade hastighetsöverträdelser. De känner till att en enstaka hastighetsöverträdelse med mindre än 30 km/tim i vanliga fall inte leder till återkallelse av körkortet. Ett pricksystem skulle visserligen underlätta för den enskilde att göra kalkyler av det slag som kommittén KÖRKORT 2000 avsåg, men en sådan utveckling får ses som en konsekvens av de principiella krav som vi menar bör ställas på ingripandeformerna och som handlar om tydlighet och förutsebarhet. De eventuella följderna för trafiksäkerheten måste vägas mot intresset av att den enskilde får möjlighet att förstå och förutse konsekvenserna av sitt handlande i olika situationer.

Mot bakgrund av vad som nu har anförts föreslår vi att institutet varning utmönstras ur den svenska körkortslagstiftningen när det gäller körkortsingripanden på grund av trafikbrott och att ett pricksystem i stället införs. I kapitel 11 lämnar vi förslag till hur ett sådant system bör konstrueras. Som vi tidigare har anförts skulle ett pricksystem fylla samma funktion som det nuvarande varningsinstitutet. Enligt vår uppfattning äger flertalet av de anförda skälen för ett pricksystem sin giltighet oavsett om körkortsingripanden på grund av brott förs över till straffprocessen eller ej. Ett pricksystem bör således införas även om lagstiftaren väljer att inte genomföra våra förslag i övrigt. Våra förslag till hur ett sådant system skall konstrueras bör i allt väsentligt kunna läggas till grund för en sådan reform.

#### 10.4 Behovet av varning vid ingripande på annan grund än brott

Vi föreslår att institutet varning avskaffas även såvitt gäller ingripanden på annan grund än trafikbrott.
--

Av den nuvarande bestämmelsen i 5 kap. 9 § KKL framgår att varning kan meddelas i stället för återkallelse i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Den nuvarande ordningen innebär således bl.a. att varning kan meddelas när det är fråga om körkortsingripande på grund av personliga skäl av det



slag som avses i 5 kap. 3 § 5–6 KKL, dvs. på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller allmän brottslighet. Ett genomförande av våra förslag i föregående avsnitt skulle innebära att användningsområdet för institutet varning begränsas till sådana ingripanden.

Det förs inte någon statistik över hur många beslut om varning som meddelas på de olika grunderna i 5 kap. 3 § KKL, men enligt vad vi har erfårit är det mycket sällan som varning meddelas på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller allmän brottslighet. Vi menar därför att det finns anledning att överväga om möjligheten att meddela varning bör finnas kvar, om ett pricksystem införs i enlighet med våra förslag. En begränsning av antalet ingripandeformer skulle bidra till att körkortslagstiftningen förenklas och blir mer överskådlig.

Behovet av att kunna meddela varning vid opålitlighet i nykterhetshänseende eller allmän brottslighet måste bedömas mot bakgrund av hur bestämmelsen om varning är konstruerad. Bestämmelsen innebär att villkoren för återkallelse måste vara uppfyllda och att varning då kan meddelas, om det föreligger särskilda skäl. Enligt förarbetena kan dessa skäl vara hänförliga antingen till det bakomliggande brottet eller till körkortshavarens personliga förhållanden (prop. 1975/76:155 s. 106). När det gäller ingripanden på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller allmän brottslighet är det således körkortshavarens personliga förhållanden som kan motivera att ingripandet sker i form av varning. I första hand är det körkortshavarens behov av körkort som därvid är av intresse. Enligt vår uppfattning är det rimligt att i viss utsträckning ta hänsyn till att körkortshavaren har behov av körkort i sitt arbete eller att han har ett långt prickfritt körkortsinnehav, när ingripandet grundas på exempelvis en allvarlig hastighetsöverträdelse eller något annat trafikbrott. Däremot har vi svårt att se att körkortshavarens personliga förhållanden kan motivera att han får behålla körkortet trots att han anses opålitlig i nykterhetshänseende. Detsamma gäller om han anses olämplig på grund av sina personliga förhållanden i övrigt.

Ett tänkbart skäl för att behålla möjligheten att meddela varning vid opålitlighet i nykterhetshänseende skulle kunna vara att ett sådant ingripande kan bidra till att avhålla körkortshavaren från fortsatt missbruk. Körkortsingripandet skulle med detta synsätt vara av värde för körkortshavarens rehabilitering. Vi ifrågasätter inte att så ibland kan vara fallet, men vi anser inte att detta skäl väger tillräckligt tungt för att behålla varningsinstitutet. I sammanhanget finns anledning att erinra om länsstyrelsens möjligheter att med stöd av 3 kap. 10 § KKL föreskriva villkor för körkortshavaren. Det kan exempelvis gälla att han med vissa tidsintervall skall ge in läkarintyg.

Mot bakgrund av de skäl som vi nu har anfört föreslår vi att institutet varning avskaffas.

## 10.5 Återkallelse av körkort eller förarförbud

Vi föreslår att förarförbud införs som en ny form för körkortsingripande. Den skall användas i stället för återkallelse, när ingripandet sker på grund av att körkortshavaren har begått ett trafikrelaterat brott.

Frågan om det finns skäl att ersätta den nuvarande ingripandeformen återkallelse med en straffrättslig reaktion skall bedömas mot bakgrund av de grundläggande krav som vi anger i avsnitt 10.2. Enligt vår uppfattning uppfyller den nuvarande ordningen för återkallelse i allt väsentligt de angivna kraven. Fråga är om situationen ändras, om körkortsingripanden på grund av trafikbrott flyttas över till straffprocessen i enlighet med våra förslag. Kravet på tydlighet är därvid av särskilt intresse. Reglerna om körkortsingripande skall vara lätta att förstå och innebörden av de olika ingripandeformerna skall vara klar.

Våra förslag innebär att körkortsingripanden på grund av trafikbrott skall prövas utifrån andra utgångspunkter än de som ligger till grund för den nuvarande lagstiftningen och som också fortsättningsvis skall gälla för de ingripanden som prövas av länsstyrelser och allmänna förvaltningsdomstolar. Ingripanden som sker på grund av trafikbrott skall bestämmas enligt de principer som ligger till grund för brottsbalkens regler om straffmätning. Att utgångspunkten för dessa ingripanden skiljer sig så markant från vad som gäller vid övriga ingripanden talar för att de olika ingripandena bör ske i olika former. Enligt vår uppfattning ligger det dessutom ett principiellt värde i att markera skillnaden mellan å ena sidan ingripanden som grundas på brott och som bestäms efter straffrättsligt grundade överväganden och å andra sidan ingripanden som sker på grund av exempelvis körkortshavarens ålder eller sjukdom.

Av våra förslag i avsnitt 12.2 följer vidare att ett körkortsingripande som sker på grund av brott och som innebär att körkortshavaren mister rätten att köra bör ha en delvis annan innebörd än ingripandeformen återkallelse. Det gäller främst situationen efter spärrtidens utgång. Enligt vår uppfattning måste innebörden i körkortsingripanden på grund av brott bestämmas mot bakgrund av ingripandets karaktär. I avsnitt 7.2.3 redovisar vi vår uppfattning att övervägande skäl talar för att körkortsingripandet till sin natur är en straffrättslig sanktion. Det

innebär att körkortsingripandets effekter måste vara avgränsade i tiden. När ingripandets varaktighet har löpt ut, skall körkortshavaren i princip vara i samma situation som innan ingripandet. I avsnitt 12.2 föreslår vi därför en ordning som innebär att körkortsingripandet skall vara tidsbestämt och att körkortshavarens behörighet i de flesta fall åter skall gälla efter utgången av den fastställda tiden. Härefter ligger en betydelsefull skillnad i förhållande till vad som även fortsättningsvis kommer att gälla vid beslut om körkortsåterkallelse på grund av medicinska eller formella skäl.

Mot bakgrund av de skillnader som nu har redovisats mellan körkortsingripanden på grund av brott och övriga ingripanden föreslår vi att det i körkortsagstiftningen införs en ny form för körkortsingripanden. Den skall benämnas *förförbud* och användas i stället för återkallelse, när ingripandet grundas på att körkortshavaren begått ett trafikrelaterat brott. Det kan i sammanhanget nämnas att vi övervägt att föreslå benämningen körförbud, men avstått på grund av att denna redan används beträffande förbud att använda fordon, se 3 § fordonskungörelsen (1972:595).

## 10.6 Omhändertagande eller tillfälligt förförbud

Vi föreslår att ingripanden som i dag sker genom beslut om omhändertagande av körkort i stället skall ske i form av beslut om tillfälligt förförbud, när ingripandet grundas på misstanke om ett trafikrelaterat brott.

I 5 kap. 7 § KKL anges under vilka omständigheter som ett körkort skall omhändertas av polis eller åklagare. Av bestämmelsen, vilken behandlas i avsnitt 2.6, följer bl.a. att ett sådant ingripande skall ske, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas på grund av trafikbrott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 1 eller 4 KKL eller om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller liknande saknar förutsättningar att köra på ett trafiksäkert sätt.

I föregående avsnitt föreslår vi att förförbud skall införas som en ny ingripandeform vid trafikbrott. Ingripanden på grund av trafikbrott skall bestämmas enligt utgångspunkter som skiljer sig markant från vad som gäller vid ingripanden på grund av medicinska eller formella skäl och det finns därför skäl att med hjälp av olika benämningar markera skillnaden mellan de olika ingripandena. Vi menar att detsamma gäller för de ingripanden som beslutas av polis eller åklagare med stöd av

bestämmelsen i 5 kap. 7 § KKL. Vi föreslår därför att ingripandet skall ske genom ett beslut om *tillfälligt förarförbud*, när det är fråga om misstanke om ett trafikrelaterat brott som kan leda till förarförbud. I övriga fall skall ingripandet ske i form av ett omhändertagande på samma sätt som enligt nuvarande regler. En sådan ordning skulle bidra till att tydliggöra uppdelningen av körkortsingripanden mellan straffprocessen och det förvaltningsrättsliga förfarandet.

Intresset av skilda benämningar på ifrågavarande ingripanden skall ses också mot bakgrund av våra förslag i kapitel 15 beträffande handläggningen av tillfälliga förarförbud. Förslagen innebär att betydande skillnader kommer att gälla för prövningen av sådana ingripanden respektive omhändertaganden. Vi menar att skillnaderna i handläggningen också talar för att olika benämningar bör användas. Det skulle bidra till att göra lagstiftningen mer överskådlig.

## 11 Pricksystemet

### 11.1 Inledning

I föregående kapitel föreslår vi att institutet varning skall ersättas med ett pricksystem såvitt gäller körkortsingripanden på grund av brott. I det följande redovisar vi hur ett sådant pricksystem bör se ut.

Det finns skäl att återigen erinra om några av de grundläggande krav som vi menar bör ställas på formerna för körkortsingripanden och som vi behandlar i avsnitt 10.2. De gäller självfallet också ingripanden genom prickning. Det innebär till en början att pricksystemet måste uppfylla kraven på tydlighet och förutsebarhet. Det skall vara lätt för den enskilde körkortshavaren att förstå systemets innebörd och att förutse vad följderna blir, om han bryter mot de regler som gäller för trafiken. Pricksystemet bör dessutom utformas så att kravet på proportionalitet kan tillgodoses. Ett körkortsingripande genom prickning skall således kunna anpassas efter allvaret i den förseelse som ligger till grund för ingripandet. Pricksystemet måste dessutom utformas så att det kan handläggas enkelt och rationellt. Ingripandet bör kunna handläggas i bl.a. den summariska straffprocessen genom ordningsbots- och strafförelägganden.

### 11.2 Tillämpningsområdet

Beslut om prickning skall kunna meddelas vid trafikrelaterade brott av det slag som enligt gällande ordning föranleder varning eller som vid upprepade förseelser kan läggas till grund för körkortsingripande enligt 5 kap. 3 § 3 KKL.

För att definiera pricksystemets tillämpningsområde är det nödvändigt att närmare ange i vilka situationer som körkortsingripandet skall ske genom prickning. Enligt vår uppfattning bör tillämpningsområdet

omfatta endast sådana trafikrelaterade brott och förseelser som enligt nuvarande ordning kan läggas till grund för ett beslut om körkortsingripande. Avsikten är således inte att vidga området för körkortsingripanden till att omfatta även andra brott eller förseelser. Dessutom gäller att prickning endast skall ske, om inte ett strängare körkortsingripande är påkallat.

Vi föreslår till en början att beslut om prickning skall kunna meddelas på grund av förseelser av det slag som avses i 5 kap. 3 § 3 KKL. Det kan gälla exempelvis överskridande av spärrlinje, ej använt bilbälte eller hastighetsöverträdelse med upp till 25 km/tim på 50–110-väg. Prickning bör också kunna ske vid skatte-, försäkrings- och registreringsförseelser samt vid liknande överträdelser av bestämmelser som har meddelats i trafikens intresse. Vi föreslår vidare att prickning bör kunna ske vid trafikförseelser av det slag som enligt nuvarande ordning ofta leder till beslut om varning. Det kan gälla exempelvis hastighetsöverträdelse med 25–30 km/tim på 50–110-väg, mindre allvarliga fall av smitningsbrott och rattfylleribrott där alkoholhalten ligger precis över den straffbara gränsen.

Av det hittills sagda följer att prickning skall kunna ske på grund av en lång rad trafikförseelser som föranleder penningböter. Tillämpningsområdet bör dock omfatta även vissa allvarligare trafikbrott, vilka vanligen föranleder dagsböter. När det gäller brott av sistnämnda slag bestäms gränsen för tillämpningsområdet av förhållandet till institutet förarförbud. Valet mellan prickning och förarförbud skall bestämmas efter straffvärdet i det eller de trafikbrott som föranleder ingripandet. Därvid skall särskilt beaktas den skada eller trafikfara som gärningen inneburit samt vad körkortshavaren insett eller borde ha insett om detta. Ett beslut om prickning skall syfta till att erinra körkortshavaren om att han riskerar förarförbud om han fortsätter att bryta mot de regler som gäller i trafiken. En prickning är således mindre ingripande än ett beslut om förarförbud. Det innebär att prickning skall tillgripas vid trafikförseelser som inte är så straffvärda att de ensamma motiverar ett beslut om förarförbud. Därvid bör det nuvarande förhållandet mellan beslut om varning respektive körkortsåterkallelse kunna tjäna som vägledning. Prickning skulle således kunna ske vid exempelvis trafiknykterhetsbrott där alkoholhalten ligger precis över gränsen för det straffbara området och vid hastighetsöverträdelse med närmare 30 km/tim på 50–110-väg.

Vi har ovan pekat på behovet av förutsebarhet. Den enskilde bör kunna förutse konsekvenserna om han bryter mot de regler som gäller för trafiken. Vi föreslår därför att tillämpningsområdet för körkortsingripanden genom prickning skall anges i författning. De allmänna förutsättningarna för prickning bör anges i lag. I avsnitt 11.3.2 föreslår

vi att Riksåklagaren skall få i uppdrag att efter hörande av Rikspolisstyrelsen och Vägverket utfärda föreskrifter för körkortsingripande genom prickning. Riksåklagaren bör därvid uttryckligen ange vilka förseelser som skall leda till prickning.

I första hand är det självfallet innehavare av körkort som skall kunna bli föremål för körkortsingripande genom prickning. Av den nuvarande bestämmelsen i 5 kap. 2 § KKL följer emellertid att reglerna om körkortsingripande gäller även körkortstillstånd och traktorkort. Enligt vår uppfattning bör detsamma gälla reglerna om prickning. Den som innehar traktorkort eller körkortstillstånd och som begår brott av det slag som avses i 5 kap. 3 § KKL skall således kunna bli föremål för prickning. Vad som sägs i det föregående om körkortsinnehavare gäller således även innehavare av traktorkort eller körkortstillstånd.

### 11.3 Antalet prickar

Beslut om prickning skall avse ett bestämt antal prickar, lägst en och högst fyra för varje trafikförseelse. Antalet skall bestämmas efter förseelsens straffvärde. Hänsyn skall inte tas till att körkortshavaren återfallit i trafikbrott. Riksåklagaren bör få i uppdrag att utfärda närmare föreskrifter för körkortsingripande genom prickning. Av föreskrifterna bör bl.a. framgå till vilket antal prickarna i normalfallet skall bestämmas vid olika brott.

Ett beslut om prickning skall avse ett bestämt antal prickar. I lag bör anges det lägsta respektive högsta antal prickar som kan beslutas på grund av en förseelse. Vi har ovan framhållit behovet av ett enkelt och tydligt pricksystem. Det innebär, enligt vår uppfattning, att antalet prickar måste kunna bestämmas inom ett tämligen begränsat utrymme. I annat fall riskerar bedömningen i det enskilda fallet att kompliceras. Samtidigt måste spännvidden mellan det lägsta respektive högsta antalet prickar vara tillräckligt stor för att möjliggöra nyanserade körkortsingripanden, där antalet prickar kan bestämmas så att det står i proportion till allvaret i det bakomliggande trafikbrottet. Att så kan ske är viktigt för att den enskilde skall uppfatta pricksystemet och dess tillämpning som rättvist. Mot bakgrund härav föreslår vi att antalet prickar för en trafikförseelse skall kunna fastställas till lägst en och högst fyra.

Det antal prickar som nu har angivits gäller för varje trafikförseelse som körkortshavaren gjort sig skyldig till. Lagförs han vid ett tillfälle för flera olika sådana förseelser, kan han således påföras fler än fyra

prickar. Enligt vår uppfattning saknas skäl att ange någon övre gräns för hur många prickar han skall kunna påföras vid ett och samma tillfälle. Är förseelserna tillräckligt många och tillräckligt allvarliga, kan resultatet således bli att körkortshavaren belastas med så många prickar att han skall åläggas förarförbud enligt vad som sägs i avsnitt 12.6.1.

### 11.3.1 Utgångspunkter för bestämmandet av antalet prickar

Det föreslagna tillämpningsområdet för pricksystemet innebär att prickning kommer att ske huvudsakligen vid brott som straffas med penningböter. Vi föreslår att antalet prickar skall bestämmas på i princip samma sätt som storleken på penningboten. Utgångspunkten är således att det skall ske efter de principer som ligger till grund för straffmätning enligt reglerna i 29 kap. BrB. Det innebär att antalet prickar skall bestämmas efter trafikbrottets eller den samlade trafikbrottslighetens straffvärde. Begreppet straffvärde är klart definierat inom straffrätten. Det utgör en sammanfattande beteckning på hur allvaret i den brottsliga gärningen skall bedömas.

I 29 kap. 1 § BrB återfinns den grundläggande bestämmelsen för straffmätning. I bestämmelsen anges att straffet skall, med beaktande av intresset av en enhetlig rättstillämpning, bestämmas efter brottets eller den samlade brottslighetens straffvärde. Denna utgångspunkt bör således kunna tillämpas också när det gäller att bestämma antalet prickar. Bedömningen av straffvärdet bör ske på samma sätt som vid straffmätning enligt brottsbalkens regler. Enligt 29 kap. 1 § andra stycket BrB skall vid bedömningen av straffvärdet särskilt beaktas den skada eller fara som gärningen inneburit och vad den tilltalade insett eller borde ha insett om detta.

Reglerna för att fastställa antalet prickar måste självfallet utformas med beaktande av karaktären hos de förseelser som föranleder ingripandet. Som vi tidigare har framhållit skall prickning ske vid mindre allvarliga trafikförseelser och många av dem kan sägas vara av ordningskaraktär. Det innebär att såväl behovet av som utrymmet för mer ingående bedömningar av straffvärdet är begränsat. Så torde det i allmänhet saknas anledning att vid bedömningen av straffvärdet beakta försvårande respektive förmildrande omständigheter av det slag som anges i 29 kap. 2–3 §§ BrB. I korthet kan nämnas att de angivna bestämmelserna innehåller exempel på omständigheter som ökar respektive minskar straffvärdet. Det kan exempelvis gälla att den



tilltalade visat särskild hänsynslöshet respektive att brottet har föranletts av någon annans grovt kränkande beteende.

Av större intresse är frågan vilken betydelse det skall ha att körkortshavaren tidigare har fällt till ansvar för trafikbrott och därvid blivit föremål för körkortsingripande. Betydelsen av återfall i brott vid straffmätningen behandlas i 29 kap. 4 § BrB. Av bestämmelsen följer att domstolen vid straffmätningen skall ta hänsyn till om den tilltalade tidigare har gjort sig skyldig till brott och att återfallet därvid utgör en straffskärpande omständighet. Vi menar att det saknas anledning att behandla återfallssituationen på motsvarande sätt, när det gäller att bestämma hur många prickar som körkortshavaren skall påföras. Det ligger inbyggt redan i pricksystemets konstruktion att upprepade trafikförseelser får till följd att den sammanlagda prickbelastningen ökar. Kommer antalet prickar därvid att överstiga ett visst antal, blir resultatet att körkortshavaren får förarförbud. Det saknas därför anledning att vid bestämmandet av antalet prickar för den nya förseelsen ta hänsyn till att körkortshavaren tidigare gjort sig skyldig till trafikbrott och därför varit föremål för körkortsingripande.

I sammanhanget finns anledning att nämna bestämmelsen i 29 kap. 5 § 5 BrB, enligt vilken domstolen vid straffmätningen skall beakta om den tilltalade till följd av brottet drabbas av eller om det finns grundad anledning anta att han kommer att drabbas av avskedande eller uppsägning från anställning eller av annat hinder eller synnerlig svårighet i yrkes- eller näringsutövning. Det sista momentet i bestämmelsen avser bl.a. den situationen att den tilltalade drabbas av nämnda hinder eller svårigheter på grund av att hans körkort återkallas som en följd av brottet. Vi menar att det saknas anledning att ta sådana hänsyn när antalet prickar skall bestämmas. Hinder eller svårigheter av angivet slag kan i praktiken uppkomma först om körkortshavaren blir föremål för förarförbud. I avsnitt 12.4.2 föreslår vi också att körkortshavarens personliga förhållanden skall beaktas vid bestämmandet av förarförbudets längd.

### 11.3.2 Riksåklagarens anvisningar

Vad som nu har sagts gäller utgångspunkterna för bestämmandet av antalet prickar. För att förenkla hanteringen av pricksystemet och för att göra det möjligt att låta körkortsingripanden genom prickning ingå i förelägganden om ordningsbot och strafförelägganden, måste antalet prickar kunna bestämmas med hjälp av närmare anvisningar. En sådan ordning skulle dessutom kunna bidra till likhet i rättstillämpningen. Vi menar att ifrågavarande anvisningar i allt väsentligt bör kunna

konstrueras och tillämpas på samma sätt som Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott. Eftersom antalet prickar skall bestämmas efter samma straffrättsliga utgångspunkter som storleken på penningboten, bör det dessutom vara möjligt att åstadkomma en ordning som innebär att de båda ingripandena korresponderar mot varandra på så sätt att brott som ger penningböter av en viss storlek i princip också leder till ett visst antal prickar.

Av bestämmelsen i 48 kap. 14 § RB följer att Riksåklagaren i samråd med Rikspolisstyrelsen skall fastställa vilka brott som kan leda till ordningsbot. Urvalet skall givetvis ske inom den ram som läggs fast av de övriga bestämmelserna om ordningsbot i rättegångsbalken. Av bestämmelsen framgår vidare att Riksåklagaren dessutom skall bestämma de belopp som skall upptas som ordningsbot för de olika brotten. Han skall därvid ta sikte på vad som kan anses vara normalfallet inom varje brottstyp. Med stöd av bestämmelsen i 48 kap. 14 § RB har Riksåklagaren meddelat föreskrifter om ordningsbot för vissa brott (SFS 1999:178). I föreskrifterna anges de brott för vilka ordningsbot kan utgå. Föreskrifterna omfattar cirka 800 olika brott och den absoluta merparten av dem är trafikrelaterade. I föreskrifterna anges dessutom de specifika belopp som skall tas upp i ordningsboten för de olika brotten.

Vi föreslår att Riksåklagaren får i uppdrag att efter hörande av Rikspolisstyrelsen och Vägverket utfärda föreskrifter för körkortsingripande genom prickning. Föreskrifterna bör kunna utformas och tillämpas på ett sätt som i allt väsentligt överensstämmer med de föreskrifter som Riksåklagaren utfärdar om ordningsbot för vissa brott. Av föreskrifterna bör således framgå såväl vilka brott som kan föranleda prickning som till vilket antal prickarna i normalfallet skall bestämmas för de olika brotten. Föreskrifterna skall tillämpas av både polis och åklagare vid utfärdande av ordningsbots- respektive strafförelägganden. Föreskrifterna skall tjäna som vägledning för åklagaren när han fastställer antalet prickar som skall tas upp i strafföreläggandet. Han skall därvid göra en självständig bedömning mot bakgrund av omständigheterna i det enskilda fallet, men avvikelser från Riksåklagarens föreskrifter bör komma i fråga endast i undantagsfall. Avvikelser från föreskrifterna bör inte kunna ske när prickningen sker genom föreläggande av ordningsbot. Finner polismannen att omständigheterna kring förseelsen motiverar ett högre eller lägre antal prickar än vad som följer av föreskrifterna, bör ärendet överlämnas till åklagare. Ett liknande förhållningssätt gäller vid utfärdande av ordningsbot enligt nuvarande ordning (jfr. 48 kap. 15 § andra stycket RB samt Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna

råd om tillämpningen av ordningsbot inom polisväsendet – RPS FS 1992:7).

Riksåklagarens föreskrifter är således avsedda att tillämpas när prickningen handläggs i den summariska processen. Enligt vår uppfattning kommer emellertid föreskrifterna att få betydelse också vid de beslut om prickning som meddelas av allmän domstol. Därvid kan nämnas att Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot har ansetts ha betydelse också för domstolarnas rättstillämpning. I rättsfallet NJA 1983 s. 709 uttalade Högsta domstolen att de lagöverträdelser som kan bli föremål för föreläggande av ordningsbot är ordningsförseelser av sådan art att utrymmet för att beakta förmildrande eller försvärande omständigheter i och för sig är skäligen ringa och att bestämmelserna måste anses förutsätta att i domstolspraxis normalstraffet för ifrågavarande förseelser inte frångås annat än under alldeles speciella omständigheter. Vi menar att ett liknande förhållningssätt bör kunna gälla beträffande Riksåklagarens föreskrifter för körkortsingripande i form av prickning.

Avslutningsvis bör framhållas att den föreslagna ordningen skapar förutsättningar för att samhällets olika reaktioner vid trafikförseelser kommer att stå i ett logiskt förhållande till varandra. Vid en genomgång av gällande praxis är det ibland svårt att se en konsekvent och enhetlig linje mellan bötesstraffet och körkortsingripandet. Vissa förseelser leder i normalfallet till ett förhållandevis måttligt bötesstraff, samtidigt som de regelmässigt medför beslut om körkortsåterkallelse. Andra förseelser medför högre bötesstraff, samtidigt som de leder till mindre kännbara körkortsingripanden. Så gäller exempelvis att körning mot rött ljus regelmässigt ger penningböter 1 200 kr, samtidigt som förseelsen ofta leder till körkortsåterkallelse. Det omvända förhållandet gäller vid exempelvis hastighetsöverträdelse med mellan 26–30 km/tim på 70–110-väg. En sådan förseelse ger i normalfallet 1 600 kr i penningböter och varning.

## 11.4 Registrering av prickar

Av bestämmelsen i 7 kap. 16 § KKF framgår bl.a. att uppgifter om körkortsingripanden skall föras in i körkortsregistret, vilket är ett nationellt register för de uppgifter som behövs för tillämpningen av körkortslagstiftningen. Det föreslagna pricksystemet förutsätter att även uppgifter angående beslut om prickning förs in i körkortsregistret. Det gäller uppgift om det brott som har föranlett prickningen, antalet prickar som har påförts körkortshavaren och uppgift om när beslutet

vann laga kraft. Rikspolisstyrelsen bör svara för att uppgifterna förs in i körkortsregistret.

En särskild fråga gäller under hur lång tid registrerade uppgifter om prickning skall stå kvar i körkortsregistret. Gallringsbestämmelser som rör belastningsuppgifter finns bl.a. i kungörelsen (1970:517) om rättsväsendets informationssystem, den s.k. RI-förordningen. Av 21 § andra stycket RI-förordningen följer att Rikspolisstyrelsen skall bevara uppgifter som avses i 7 kap. 4 § KKF – dvs. belastningsuppgifter som avser brott – under fem år från det att domen eller beslutet meddelades eller föreläggandet godkändes. Enligt vår uppfattning bör detsamma gälla uppgifter som avser körkortsingripande genom prickning.

## 11.5 Åtgärder för att minska antalet prickar

Vi föreslår att det införs en möjlighet för körkortshavaren att minska prickbelastningen genom att delta i utbildningsinsatser. Deltagandet skall bygga på frivillighet och bekostas av körkortshavaren. Vägverket bör få i uppdrag att utforma lämpliga utbildningsprogram. Genomförandet av dessa kan anförtros åt trafikskolor och olika trafiksäkerhetsorganisationer.

Som framgår av avsnitt 10.3.1 finns pricksystem i bl.a. Frankrike, Storbritannien och Tyskland. I alla dessa länder kan körkortshavaren genom olika åtgärder reducera det antal prickar eller motsvarande som belastar honom. I Frankrike gäller att körkortshavaren kan återfå förlorade körkorts-poäng genom att delta i utbildningsprogram som syftar till att öka medvetenheten om orsakerna till och riskerna med trafikolyckor. Enligt den tyska lagstiftningen gäller att den som har erhållit ett visst antal prickar har möjlighet att reducera prickbelastningen genom att frivilligt delta i utbildning. Vid mer betydande prickbelastning är körkortshavaren skyldig att genomgå viss utbildning. Enligt vår uppfattning bör det övervägas att införa liknande möjligheter i det svenska pricksystemet.

I avsnitt 2.1 redogör vi för framväxten av den svenska körkorts-lagstiftningen. Av redogörelsen framgår bl.a. att Trafikmålskommittén menade att samhällets reaktioner borde syfta till att förbättra trafikanterna och att undervisning borde införas som en behandlingsform vid trafikbrott. Kommittén framhöll att undervisning och information allmänt anses vara ett sätt att förbättra trafikanterna och att det är särskilt betydelsefullt att nå ut med undervisning till dem som bryter mot trafikreglerna. Trafikmålskommittén föreslog därför en ordning

som innebar att rätten i vissa fall skulle kunna föreskriva en skyldighet för körkortshavaren att underkasta sig vård, behandling eller utbildning (SOU 1972:71 s. 8 f.).

Vi delar Trafikkommitténs uppfattning att undervisning av dem som har begått trafikbrott kan bidra till en förbättrad trafiksäkerhet. Genom utbildningsinsatser kan kunskaperna och medvetenheten om de risker som är förknippade med olika beteenden i trafiken öka hos dem som blivit föremål för körkortsingripanden på grund av trafikbrott. En sådan ordning skulle ligga väl i linje med den strävan som finns på det trafikpolitiska området att minska antalet omkomna och skadade i trafiken. Vi föreslår därför att utbildning skall utgöra ett inslag i systemet för körkortsingripanden på grund av brott.

Skälen för att låta utbildning ingå bland reglerna för körkortsingripande gör sig gällande oavsett vilken typ av trafikbrott eller ingripande det är fråga om. I och för sig bör behovet av undervisning i allmänhet öka med allvaret i det begångna brottet, vilket talar för att utbildningsinsatserna bör knytas till beslut om förarförbud och då som ett sätt att förkorta förbudstiden. Vi menar emellertid att så inte bör ske för närvarande. Vi grundar vårt ställningstagande i första hand på praktiska överväganden. Våra förslag i avsnitt 12.4 innebär bl.a. att beslut om förarförbud kommer att ha en giltighetstid som motsvarar de spärrtider som bestäms för olika brott enligt nuvarande ordning. Det innebär att många förarförbud kommer att gälla bara några få månader. Av tidsskäl är det då svårt att genomföra en utbildningsinsats för att förkorta förarförbudets giltighetstid. Svårigheterna förstärks dessutom av den vanliga förekomsten av interimistiska beslut om körkortsingripande. Det kommer även i fortsättningen att vara så att giltighetstiden för körkortsingripandet i åtskilliga fall har löpt ut redan innan ingripandet har prövats slutligt.

Mot bakgrund av ovanstående svårigheter har vi valt att begränsa våra förslag beträffande utbildningsinsatser till de ingripanden som gäller prickning. Visar det sig att insatserna faller väl ut, kan det finnas anledning att senare överväga möjligheten att införa en liknande ordning för dem som får förarförbud. Det kan i så fall ske mot bakgrund av de erfarenheter som har vunnits inom ramen för pricksystemet.

Det skulle sannolikt vara förenat med betydande svårigheter och väsentlig tidsutdräkt, om behovet och effekterna av olika insatser skulle bedömas vid besluts- eller domstillfället. Dessutom gör sig de argument som har anförts mot behandlingstanken i straffrätten gällande också när undervisning skall infogas i systemet för körkortsingripande på grund av brott. Det gäller särskilt svårigheterna att vid besluts- eller domstillfället bedöma behovet och effekterna av olika insatser. Vi

föreslår därför att undervisning knyts till pricksystemet på samma sätt som i Frankrike och delvis i Tyskland. Det innebär att den som har erhållit prickar får möjlighet att i efterhand reducera prickbelastningen genom att frivilligt genomgå utbildning. En sådan ordning skulle medföra två väsentliga fördelar för handläggningen av körkortsingripandet. För det första skulle körkortshavarens möjligheter att reducera prickbelastningen inte påverkas av om körkortsingripandet handläggs i den summariska processen eller i annan ordning. För det andra skulle den föreslagna ordningen innebära att handläggningen av körkortsingripandet inte behöver kompliceras genom att åklagaren eller domstolen måste hämta in och ta ställning till utredning och förslag beträffande lämplig utbildning.

Av det hittills sagda följer att utbildningsinsatserna inte skall utformas som en skyldighet som föreläggs körkortshavaren i samband med ett körkortsingripande. Samhällets roll skall vara att tillhandahålla olika utbildningsprogram för den som är intresserad. Vi föreslår att Vägverket som central körkortsmyndighet får i uppdrag att utforma lämpliga utbildningsprogram. Vi har valt att inte närmare behandla frågan vad dessa program bör innehålla, då det förutsätter trafiksäkerhetsmässiga överväganden av ett slag som knappast omfattas av vårt uppdrag. Vi nöjer oss med att konstatera att det är angeläget att utbildningsprogrammen utformas med beaktande av att deltagarna har fällts till ansvar för att ha överträtt de bestämmelser som gäller i trafiken. Det kan därför vara lämpligt att lyfta fram de risker för trafiksäkerheten som sådana överträdelser kan medföra.

Att Vägverket skall ansvara för utformningen av ifrågavarande utbildningsprogram innebär inte med nödvändighet att Vägverket också skall svara för det praktiska genomförandet av programmen. Det är en uppgift som kan fullgöras av exempelvis trafikskolor. Av lagen (1998:493) om trafikskolor följer bl.a. att trafikskola får drivas endast med tillstånd av Vägverket samt att sådant tillstånd får meddelas den som bedöms ha förutsättningar att driva verksamheten på sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett. Enligt vår uppfattning bör trafikskolorna vara väl lämpade att genomföra även undervisning av nu aktuellt slag. Vägverket bör dessutom överväga möjligheten att engagera olika trafiksäkerhetsorganisationer som t.ex. Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) och de regionala trafiksäkerhetsföreningar som finns runt om i landet.

Att tillhandahålla utbildning av ifrågavarande slag är självfallet förenat med kostnader. Vi menar att verksamheten bör finansieras genom avgifter från dem som väljer att delta i undervisningen.

Deltagandet är frivilligt och det är därför rimligt att samtliga kostnader belastar deltagarna.

Den som med godkänt resultat har genomgått ett av Vägverket utformat utbildningsprogram skall kunna befrias från prickar som han tidigare har erhållit. Enligt vår uppfattning bör Vägverket kunna besluta om vilken effekt som deltagande i de olika programmen skall få för prickbelastningen. Vägverket bör dessutom anförtros uppgiften att administrera förfarandet. Att Vägverket ges möjlighet att befria körkortshavare från prickar som t.ex. domstol har beslutat om, kan ifrågasättas utifrån ett principiellt perspektiv. Enligt vår uppfattning bör emellertid en sådan ordning kunna accepteras. Inom straffrättens påföljdssystem finns redan exempel på att förvaltningsmyndighet i efterhand kan ändra förutsättningarna för en påföljd som domstolen har bestämt. Så gäller exempelvis att Kriminalvårdsstyrelsen kan besluta om att en dom på fängelse skall få verkställas genom intensivövervakning med elektronisk kontroll, s.k. fotboja.

En särskild fråga gäller när utbildning skall kunna användas för att reducera den sammanlagda prickbelastningen. Enligt vår uppfattning bör lagstiftaren inte ställa krav på att antalet prickar skall överstiga en viss nivå för att körkortshavaren skall ha denna möjlighet. Även den som har påförts bara någon eller några enstaka prickar bör således ha möjlighet att reducera prickbelastningen genom att genomgå utbildning. I de flesta fall kommer troligen frågan att aktualiseras när prickbelastningen närmar sig den gräns då förarförbud skall beslutas. Det är angeläget att undervisningen då inte används på ett sätt som kan uppfattas som ett missbruk av möjligheten att reducera prickbelastningen. Den situation som avses uppkommer när en körkortshavare som redan belastas av några prickar begår en ny förseelse, vilken innebär att han kommer att erhålla mer än sex prickar med förarförbud som följd. Han bör då inte kunna få reducere av prickarna. I stället bör reducere medges bara om utbildningen har fullgjorts med godkänt resultat, innan körkortshavaren begår den förseelse som föranleder ett beslut om förarförbud.

## 12 Förarförbud

I avsnitt 10.5 föreslår vi att ingripandeformen återkallelse skall avskaffas såvitt gäller trafikrelaterade brott. Enligt vårt förslag skall sådana brott i stället leda till beslut om förarförbud. I förevarande avsnitt skall vi redogöra närmare för denna nya ingripandeform. Förslagen bygger på de allmänna krav som vi menar bör ställas på formerna för körkortsingripande och som vi behandlar i avsnitt 10.2. Det kan än en gång framhållas att det inte ingår i vårt uppdrag att se över reglerna för när körkortsingripande bör ske. Vi tar således inte ställning till det befogade i att besluta om förarförbud i olika situationer.

### 12.1 Tillämpningsområdet

Förarförbud skall meddelas för trafikbrott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 1–4 KKL och som i dag regelmässigt leder till återkallelse av körkort.

Våra förslag beträffande förarförbud avser trafikrelaterade brott av det slag som avses i 5 kap. 3 § KKL och som enligt nu gällande ordning föranleder körkortsåterkallelse.

Av bestämmelsen i 5 kap. 3 § 1 och 2 KKL följer bl.a. att körkortet skall återkallas för den som gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott eller smitningsbrott som inte kan anses som ringa. Brott av ifrågavarande slag skall i fortsättningen leda till beslut om förarförbud. När det gäller trafiknykterhetsbrott bör dock observeras att den nuvarande rättstillämpningen innebär att ingripandet ofta stannar vid varning, om alkoholhalten ligger precis över den straffbara gränsen. I avsnitt 11.2 föreslår vi att motsvarande brott skall leda till beslut om prickning. Vi föreslår vidare att brott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 4 KKL skall leda till förarförbud. Det kan gälla den som i väsentlig mån har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt eller som brutit mot någon annan



från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel. Det kan exempelvis gälla omkörning på obevakat övergångsställe, eller backning på motorväg.

Enligt nuvarande ordning kan körkortet återkallas på grund av upprepade trafikbrott (5 kap. 3 § 3 KKL). I avsnitt 12.6 behandlar vi frågan om förförbud på grund av prickbelastning.

Avslutningsvis finns anledning att erinra om att det i flera andra länder finns möjlighet att besluta om körkortsingripande mot den som har använt motorfordon för att begå brott av annat slag än trafikbrott. Så gäller exempelvis i Norge att den som brukar motorfordon i samband med t.ex. rån eller stöld kan få sitt körkort återkallat. Enligt brittisk lag kan körförbud meddelas för den som har brukat motorfordon för att begå brott som kan ge fängelse i två år eller mer. En överföring av körkortsingripanden på grund av brott till straffprocessen aktualiserar frågan om en motsvarande möjlighet bör införas i svensk rätt. Frågan ingår inte i vårt uppdrag och vi har därför avstått från närmare överväganden i denna del. Vi vill ändå framhålla att det kan finnas anledning att i ett annat sammanhang närmare överväga om det i svensk rätt bör införas en möjlighet av ifrågavarande slag.

## 12.2 Innebörden av ett beslut om förförbud

Ett beslut om förförbud innebär att körkortshavaren förbjuds att köra körkortspliktiga fordon under en bestämd tid. Sedan förbudstiden löpt ut får han åter köra. Har förförbud meddelats för mer än ett år gäller dock att körkortet förlorar sin giltighet. Detsamma gäller om förförbudet har meddelats på grund av brott som körkortshavaren begått under den tvååriga prövotid som gäller för nya körkort.

En av våra invändningar mot institutet återkallelse gäller situationen för körkortshavaren efter att spärrtiden har löpt ut. Enligt nuvarande ordning gäller att den som har fått sitt körkort återkallat får ansöka om nytt körkort och att ansökan kan tas upp till prövning först sedan spärrtiden har löpt ut. Har spärrtiden gällt under mer än ett år skall den sökande genomgå nytt förarprov. Enligt vår uppfattning är denna ordning mindre lämplig mot bakgrund av körkortsingripandets karaktär av straffrättsligt ingripande och vi föreslår därför en annan ordning beträffande förförbud.

Ett beslut om förförbud skall ha en mer begränsad verkan än beslut om återkallelse. Ett förförbud innebär inte att körkortshavaren

fråntas sin behörighet. Beslutet innebär endast att han för en viss tid förbjuds att köra körkortspliktiga fordon. Sedan förbudstiden löpt ut, får han enligt huvudregeln tillbaka sitt körkort och kan fortsätta att köra i enlighet med sin behörighet. Häri ligger således en betydelsefull skillnad i förhållande till vad som gäller vid beslut om återkallelse.

I vissa fall kan det av trafiksäkerhetsskäl ifrågasättas om körkortshavaren skall få fortsätta att köra efter utgången av ett långvarigt förarförbud. Enligt nuvarande ordning gäller särskilda regler för den som vill få nytt körkort efter en återkallelse med en spärrtid längre än ett år. Av bestämmelsen i 5 kap. 14 § KKL följer att nytt körkort då får utfärdas endast om sökanden har körkortstillstånd, har avlagt godkänt förarprov och även i övrigt uppfyller de förutsättningar för utfärdande av körkort som anges i 3 kap. 1 § KKL. Enligt vår uppfattning bör den som har haft förarförbud under längre tid än ett år uppfylla motsvarande krav för att få fortsätta att köra efter utgången av förarförbudet. Vi föreslår därför en särskild regel som innebär att körkortet förlorar sin giltighet, om körkortshavaren får förarförbud med en giltighetstid som överstiger ett år. Bestämmelsen kan lämpligen föras in i 3 kap. 13 § KKL, vilken anger när ett körkort upphör att gälla av formella skäl. Ett nytt körkort får utfärdas först efter utgången av giltighetstiden för förarförbudet och endast om sökanden har erhållit körkortstillstånd, avlagt godkänt förarprov och även i övrigt uppfyller de förutsättningar för utfärdande av körkort som anges i 3 kap. 1 § KKL.

Körkortet bör dessutom förlora sin giltighet, om förarförbud har meddelats på grund av ett trafikbrott som körkortshavaren begått under den tvååriga prøvotid som gäller för nya körkort enligt 3 kap. 18 § KKL. Förslaget bör ses mot bakgrund av den nuvarande bestämmelsen i 5 kap. 15 § KKL, vilken innebär att de lättnader som anges i 5 kap. 14 § andra stycket KKL för att få nytt körkort efter återkallelse inte gäller vid återkallelse på grund av brott, om prøvotid löpte för sökanden vid tidpunkten för den händelse som medförde att körkortet återkallades.

Bestämmelsen om nytt körkort efter återkallelse i 5 kap. 14 § andra stycket KKL innehåller ett särskilt stadgande för de fall då återkallelse har skett med stöd av 5 kap. 3 § 1, 5–6 (grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott, opålitlighet i nykterhetskänseende eller allmän brottslighet). Även om spärrtiden har bestämts till mindre än ett år, får nytt körkort utfärdas endast om sökanden har körkortstillstånd. Av intresse i förevarande sammanhang är de ingripanden som grundas på grov vårdslöshet i trafik eller på trafiknykterhetsbrott och som enligt våra förslag i fortsättningen skall leda till beslut om förarförbud. Det är uppenbart att motsvarande krav på körkortstillstånd inte kan ställas när

förarförbud meddelas på grund av brott av ifrågavarande slag. Det följer redan av att ett sådant ingripande inte innebär att körkortshavaren förlorar sin behörighet om förbudstiden inte överstiger ett år. I stället får länsstyrelsen i förekommande fall använda sig av möjligheten att förelägga den som har meddelats förarförbud på grund av trafiknykterhetsbrott att ge in läkarintyg i fråga om hans pålitlighet i nykterhets-hänseende. Följer inte körkortshavaren föreläggandet, kan länsstyrelsen besluta att återkalla körkortet i enlighet med det nuvarande stadgandet i 5 kap. 3 § 8. Ett sådant ingripande kan inte anses stå i strid med Europakonventionens regler i de avseenden som behandlas i avsnitt 6.1.

En särskild fråga gäller omfattningen av ett beslut om förarförbud. Av redogörelsen i kapitel 5 framgår att det i vissa länder är möjligt att begränsa körkortsingripandet till att gälla endast vissa fordon. Så gäller exempelvis i Tyskland, där ett beslut om körförbud kan begränsas till att avse endast vissa fordon, så att t.ex. en lantbrukare eller en lastbilschaufför kan fortsätta att köra i sitt arbete. Vi har inte funnit anledning att föreslå en motsvarande möjlighet beträffande förarförbud. Ett sådant beslut skall således omfatta körkortshavarens hela behörighet. Det innebär att den som innehar t.ex. behörigheten AB förbjuds att köra såväl motorcykel som personbil.

I sammanhanget kan nämnas att det i 1998 års körkortslag finns en bestämmelse enligt vilken "återkallelse enligt 3 § får begränsas till att avse en eller flera behörigheter" (5 kap. 4 §). I propositionen angavs att bestämmelsen motsvarar första stycket i 17 § i 1977 års körkortslag (prop. 1997/98:124 s. 84). Den gamla bestämmelsen var emellertid väsentligt mer begränsad än vad som gäller för 5 kap. 4 § KKL. Den stadgade att "i fall som avses i 16 § 7, 8, 9 eller 10 får återkallelsen begränsas till att avse viss del av behörigheten". Möjligheten att med stöd av 5 kap. 4 § KKL begränsa en återkallelse som grundas på trafikbrott hade således inte någon motsvarighet i 1977 års körkortslag. Såvitt framgår av förarbetena till den nya bestämmelsen var ändringen inte avsiktlig. Vårt förslag att förarförbud inte skall kunna begränsas till viss behörighet kan sägas vara en återgång till vad som gällde enligt 1977 års körkortslag.

Enligt ordalydelsen i den nuvarande bestämmelsen i 2 kap. 11 § KKL gäller att den som har fått sitt körkort med behörigheten B återkallat kan erhålla ett särskilt medgivande att köra lastbil och buss inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde. Ett sådant medgivande gäller högst tre år och lämnas av länsstyrelsen (se 7 kap. 2 § KKL). Även beträffande denna bestämmelse är förarbetena oklara (prop. 1997/98:124 s. 73 f.). De anger i stort sett endast att bestämmelsen i huvudsak motsvarar vad som tidigare gällde enligt 2 § andra och

tredje stycket i 1977 års körkorts­lag. Enligt den angivna bestämmelsen kunde den vars körkort hade återkallats medges rätt att inom garageområde, verkstadsområde eller liknande *föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra*. Det kan således konstateras att innebörden i de olika bestämmelserna skiljer sig åt. Med nuvarande lydelse uppstår det märkliga resultatet att den som får sitt B-körkort återkallat kan erhålla medgivande att köra lastbil eller buss men inte personbil. Det kan inte ha varit avsikten. Samtidigt menar vi att det finns behov av att kunna lämna ett sådant medgivande som avsågs i 1977 års körkorts­lag åt den som har förarförbud. Avsikten är att möjliggöra för personer som t.ex. bilmekaniker att behålla sitt arbete, i vilket förande av fordon är nödvändigt. Vi föreslår därför att den som har förarförbud skall kunna medges rätt att inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde köra sådant fordon som omfattas av hans behörighet utan hinder av förarförbudet. Härvid avses såväl fordon som omfattas av den grundläggande körkorts­behörigheten som fordon som får köras enligt den utvidgade behörighet som följer av 2 kap. 11 § KKL.

Avslutningsvis finns skäl att behandla frågan vilken betydelse ett beslut om förarförbud skall ha för rätten att köra fordon av det slag som anges i 2 kap. 2–4 §§ KKL. Av bestämmelserna följer att den som innehar ett gällande körkort får köra även traktor med gummihjul och motorredskap klass II på väg. Den som innehar körkort får köra även moped klass I. Den som får sitt körkort återkallat mister behörigheten att köra fordon av ifrågavarande slag. Enligt vår uppfattning bör motsvarande gälla för den som har förarförbud. Vi föreslår därför att det särskilt anges att körkortshavaren inte får köra fordon av nu angivet slag när förarförbud gäller. Den som innehar både körkort och förar­bevis för moped klass I kan dock utan hinder av förarförbudet köra sådan moped i kraft av sitt förar­bevis. Det ingår inte i vårt uppdrag att lämna förslag beträffande möjligheten att ingripa mot innehavare av förar­bevis, jfr. prop. 1998/99:123 s. 19 f.

### 12.3 Förarförbudets ikraftträdande

Ett förarförbud börjar att gälla när körkortshavaren fått del av beslutet, dock tidigast när beslutet vunnit laga kraft.

En särskild fråga gäller när ett beslut om förarförbud skall träda i kraft. Enligt nu gällande ordning blir beslut om återkallelse i de flesta fall gällande den dag då körkortshavaren delges beslutet. Det är från den

dagen som körkortshavaren inte längre kan åberopa körkortsinnehavet för att undgå ansvar för olovlig körning. Emellertid kan i vissa fall behörigheten upphöra vid en tidigare tidpunkt, nämligen när körkortshavaren utan att vara formellt delgiven återkallelsebeslutet överlämnar körkortet till länsstyrelsen. Ifrågavarande regler bör ses mot bakgrund av bestämmelsen om olovlig körning. Av 3 § TBL framgår att den som uppsåtligen för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad därtill skall dömas för olovlig körning. Som framgår av bl.a. rättsfallet NJA 1986 s. 392 förutsätter straffansvar för detta brott att rekvisitet ”utan att vara berättigad” omfattas av gärningsmannens uppsåt.

Med hänsyn till förförbudets påföljdsliknande karaktär bör beslut om förförbud träda i kraft först när beslutet har vunnit laga kraft. Av praktiska skäl måste också krävas att körkortshavaren bevisligen har fått kännedom om beslutet. När denna tidpunkt inträffar beror bl.a. på i vilken ordning som ingripandet handlagts. Har det skett efter prövning i domstol, skall förförbudet träda i kraft från den dag då körkortshavaren bevisligen fick del av beslutet, dock tidigast när det vinner laga kraft. Det innebär bl.a. att beslut om förförbud som har avkunnats i körkortshavarens närvaro börjar att gälla när beslutet vinner laga kraft utan krav på ytterligare delgivning. Har handläggningen i stället skett i den summariska straffprocessen, skall förförbudet träda i kraft när ordningsbots- respektive strafföreläggandet anses godkänt enligt allmänna regler. Frågan behandlas närmare i författningsskomentaren.

Vårt förslag att beslut om förförbud måste vinna laga kraft innan det börjar att gälla bör ses mot bakgrund av möjligheten att meddela interimistiska beslut om förförbud. De flesta sådana beslut kommer att meddelas i direkt anslutning till det trafikbrott som föranleder ingripandet och de gäller med viss begränsning tills vidare. Avgörs körkortsfrågan slutligt genom dom, bör domstolen i förekommande fall förordna i domen att det interimistiska beslutet skall bestå till dess att det slutliga beslutet vinner laga kraft. Domstolen kan förordna om tillfälligt förförbud, även om ett sådant beslut inte har meddelats tidigare.

## 12.4 Förarförbudets längd

Giltighetstiden för förarförbud skall bestämmas till lägst en månad och högst tre år. Tiden skall bestämmas efter i första hand straffvärdet i det bakomliggande trafikbrottet. Den omständigheten att körkortshavaren tidigare har varit föremål för körkortsingripande på grund av brott skall kunna beaktas i skärpande riktning medan körkortshavarens personliga förhållanden skall kunna beaktas i mildrande riktning. Riksåklagaren bör få i uppdrag att utfärda närmare föreskrifter för hur förarförbudets längd skall bestämmas i den summariska straffprocessen. Förarförbud på grund av grov vårdslöshet i trafik eller grovt rattfylleri skall bestämmas till lägst ett år.

### 12.4.1 Minimi- och maximitider

Som framhålls ovan skall beslut om förarförbud gälla under en bestämd tid. I lag skall anges den tidsram inom vilken förbudstiden skall fastställas. I avsnitt 10.2 pekar vi på behovet av proportionalitet mellan ingripandet och det bakomliggande trafikbrottet. Ju allvarligare brottet är, desto mer kännbart skall ingripandet vara till sin innebörd och varaktighet. Det gäller självfallet också ingripanden genom förarförbud.

Behovet av proportionalitet skall ses mot bakgrund av det föreslagna tillämpningsområdet för förarförbud. Av redogörelsen i avsnitt 12.1 följer att ett sådant ingripande skall kunna beslutas på grund av en lång rad trafikbrott av olika slag och svårhet. Det är givet att t.ex. en hastighetsöverträdelse måste ge ett väsentligt kortare förarförbud än t.ex. grovt rattfylleri. Av det sagda följer att den i lag angivna tidsramen för förarförbudets giltighet måste vara tämligen vid. Enligt den nu gällande bestämmelsen i 5 kap. 6 § KKL skall spärrtidens längd bestämmas till lägst en månad och högst tre år. En motsvarande spännvidd bör vara lämplig också för beslut om förarförbud. Vi föreslår därför att beslut om förarförbud skall gälla lägst en månad och högst tre år.

I den nuvarande körkortslagstiftningen har för vissa brott angivits en lägsta spärrtid. Av bestämmelsen i 5 kap. 6 § KKL följer att spärrtiden skall bestämmas till lägst ett år, om körkortet återkallas på grund av grov vårdslöshet i trafik, grovt rattfylleri eller grovt brott mot 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Motsvarande minimitid bör gälla vid förarförbud som beslutas på grund av sådant brott. I författnings-

kommentaren anger vi det begränsade utrymmet för att bestämma förarförbudet till minimitiden en månad.

#### 12.4.2 Utgångspunkter för bestämmandet av förarförbudets längd

En förutsättning för att åstadkomma en enkel och rationell handläggning av beslut om förarförbud är att förbudstidens längd kan fastställas enligt enkla regler, som dessutom passar i ett straffrättsligt sammanhang. Vi föreslår därför att förarförbudets längd skall bestämmas efter samma utgångspunkter som antalet prickar samt straffen böter och fängelse. En sådan ordning skulle underlätta handläggningen i brottmålsprocessen och dessutom skapa förutsättningar för en logisk och konsekvent relation mellan de olika reaktionerna.

Vi föreslår således att reglerna för att bestämma förarförbudets längd skall bygga på de utgångspunkter som ligger till grund för reglerna om straffmätning i 29 kap. BrB. Det innebär att förarförbudets längd skall bestämmas efter i första hand trafikbrottets eller den samlade trafikbrottslighetens straffvärde. Vid bedömningen av straffvärdet skall särskilt beaktas den skada eller trafikfara som gärningen inneburit och vad körkortshavaren insett eller borde ha insett om detta. Med ledning av dessa faktorer får förarförbudet bestämmas till lägst en månad och högst tre år. Vi menar att nu gällande praxis för bestämmande av spärrtid bör kunna tjäna som vägledning vid bedömningen av straffvärdet.

I 29 kap. 2–3 §§ BrB anges en lång rad försvårande respektive förmildrande omständigheter som rätten skall beakta vid bedömningen av straffvärdet. När det gäller tillämpningen av pricksystemet har vi konstaterat att det i allmänhet torde saknas anledning att beakta omständigheter av ifrågavarande slag. Det får anses gälla också vid flertalet av de brott som skall föranleda förarförbud. Det kan dock inte uteslutas att det vid vissa typer av brott, exempelvis trafiknykterhetsbrott eller vårdslöshet i trafik, ibland kan finnas anledning att ta sådana omständigheter i beaktande. Det kan gälla exempelvis att körkortshavaren visat särskild hänsynslöshet eller att han till följd av sinnesrörelse haft starkt nedsatt förmåga att kontrollera sitt handlande.

Betydelsen av återfall i brott vid straffmätningen behandlas i 29 kap. 4 § BrB. Av bestämmelsen följer bl.a. att domstolen vid straffmätningen skall ta hänsyn till om den tilltalade tidigare har gjort sig skyldig till brott och att återfallet därvid utgör en straffskärpande omständighet. När det gäller pricksystemet föreslår vi i avsnitt 11.3.1 att den omständigheten att körkortshavaren tidigare gjort sig skyldig till

trafikbrott inte skall beaktas vid bestämmandet av antalet prickar. Vårt förslag motiveras av att det ligger inbyggt redan i pricksystemets konstruktion att upprepade trafikbrott får till följd att den sammanlagda prickbelastningen ökar. Förhållandet är annorlunda när det gäller förarförbud. Vi menar att det finns skäl att vid bestämmandet av förarförbudets längd ta hänsyn till att körkortshavaren tidigare har varit föremål för körkortsingripande på grund av trafikbrott. Allmänna regler för påföljdsbestämning vid återfall i brott talar för att det tidigare körkortsingripandet därvid skall beaktas i skärpande riktning. Det gäller oavsett om det tidigare ingripandet har gällt förarförbud eller prickning. Genom att gradvis öka förbudstidens längd vid återfall markerar samhället att det finns anledning att se särskilt allvarligt på upprepade trafikbrott. En sådan ordning bör av de flesta kunna uppfattas som naturlig och rimlig. Motsvarande förhållningsätt gäller också enligt nuvarande ordning vid fastställande av spärrtidens längd. I förarbetena till 1977 års körkortslag behandlade departementschefen bl.a. frågan om spärrtidens längd vid upprepade förseelser. Han framhöll därvid att det kan finnas anledning att se strängt på sådana fall där körkortshavaren tidigare har varit föremål för körkortsingripande (prop. 1975/76:155 s. 101).

Tidigare beslut om körkortsingripande skall således beaktas i skärpande riktning vid bestämmandet av förbudstidens längd. Den tid som har gått mellan brotten bör därvid ha stor betydelse. Ju snabbare någon har återfallit, desto större anledning finns det att skärpa giltighetstiden för förarförbudet. Betydelsen av att det är fråga om återfall bör avta efter hand. Enligt vår uppfattning bör återfallet förlora sin betydelse för förarförbudets längd i liknande takt som för påföljdsbestämningen i övrigt. Vi föreslår att det tidigare körkortsingripandet i allmänhet inte skall påverka det nya förbudets giltighetstid när mer än tre år har förflutit mellan brotten. Tidsgränsen bör inte vara fast utan bedömas från fall till fall med ledning av omständigheterna i det enskilda fallet.

I sammanhanget finns anledning att behandla betydelsen av tidigare påförda prickar, när körkortshavaren skall meddelas förarförbud på grund av ett allvarligare trafikbrott. Situationen kan vara den att en körkortshavare som belastas av prickar gör sig skyldig till t.ex. en allvarlig hastighetsöverträdelse eller till grovt rattfylleri. Frågan gäller om prickarna då skall påverka förarförbudets längd. Även i denna situation talar allmänna regler för påföljdsbestämning vid återfall i brott för att prickarna skall beaktas i skärpande riktning vid fastställandet av längden på förarförbudet. Vi föreslår därför en sådan regel. Det är främst vid kortare förarförbud som prickarna bör tillmätas vikt. Föranleder det nya brottet i sig ett förarförbud med en giltighetstid



om ett år eller mer, saknas i allmänhet anledning att beakta tidigare påförda prickar. I de fall prickarna skall beaktas, får deras betydelse prövas mot bakgrund av den tid som förflutit mellan brotten och omfattningen av den aktuella prickbelastningen. Enligt vår uppfattning bör förarförbudets längd i allmänhet inte påverkas av prickar som påförts för brott som körkortshavaren begick mer än tre år innan det aktuella brottet. Vi menar vidare att prickbelastningen bör ha en viss omfattning för att den skall föranleda ett längre förarförbud. I allmänhet bör man kunna bortse från prickbelastningen, om körkortshavaren belastas av bara någon eller några enstaka prickar.

Att på nu angivet sätt beakta tidigare beslut om förarförbud och prickning bör kunna ske när frågan om förarförbud prövas i domstol eller av åklagare vid utfärdandet av strafföreläggande. Domstolen respektive åklagaren får därvid fastställa förarförbudets längd efter en samlad bedömning av straffvärdet hos det aktuella brottet, tidigare körkortsingripanden och övriga omständigheter av betydelse. När det gäller förarförbud som handläggs genom föreläggande om ordningsbot är förhållandet ett annat. Enligt vår uppfattning bör det inte överlåtas på den enskilde polismannen att göra en självständig bedömning av vilken betydelse som tidigare körkortsingripanden skall ha beträffande längden på det förarförbud som skall föreläggas körkortshavaren i ordningsboten. Det bör i stället överlåtas på Riksåklagaren att utfärda anvisningar i frågan enligt vad som sägs i avsnitt 12.4.3.

En särskild fråga gäller i vilken mån körkortshavarens personliga förhållanden skall beaktas vid beslut om förarförbud. Enligt nuvarande ordning kan körkortshavaren i vissa fall få en kortare spärrtid på grund av sina personliga förhållanden än vad som annars skulle ha bestämts. Det gäller främst då körkortshavaren har ett utpräglat behov av körkort på grund av t.ex. arbets- eller boendeförhållanden. Även ett långvarigt körkortsinnehav utan tidigare trafikbrott kan beaktas i mildrande riktning. Det har också förekommit att spärrtiden har fastställts med hänsyn till körkortshavarens rehabilitering (RÅ 1987 ref. 90). Vi menar att det bör vara möjligt att i mildrande riktning beakta körkortshavarens personliga förhållanden också när det gäller att bestämma giltighetstiden för förarförbud. Denna möjlighet bör dock vara starkt begränsad. De omständigheter som skall kunna beaktas i mildrande riktning bör vara av samma slag som enligt nuvarande ordning.

I avsnitt 12.5 behandlar vi frågan om förhållandet mellan förarförbudet och den straffrättsliga påföljden.

### 12.4.3 Riksåklagarens anvisningar

I avsnitt 11.3.2 föreslår vi att Riksåklagaren skall få i uppdrag att efter hörande av Rikspolisstyrelsen och Vägverket utfärda föreskrifter för körkortsingripande genom prickning. Förslaget syftar till att möjliggöra att beslut om prickning skall kunna handläggas i den ordning som föreskrivs i den summariska brottmålsprocessen. Av samma skäl bör Riksåklagaren få i uppdrag att utfärda föreskrifter för förarförbud som beslutas genom förfarandet i den summariska straffprocessen. Även dessa föreskrifter bör utfärdas efter hörande av Rikspolisstyrelsen och Vägverket.

Ifrågavarande föreskrifter bör liksom föreskrifterna för prickning kunna konstrueras och tillämpas på samma sätt som Riksåklagarens nu gällande föreskrifter om ordningsbot i vissa fall (SFS 1999:178). Av föreskrifterna bör framgå såväl vilka brott som kan föranleda beslut om förarförbud som vilken förbudstid som skall bestämmas i normalfallet vid de olika brotten. Det bör också vara möjligt att i föreskrifterna ange betydelsen av tidigare körkortsingripanden när förbudstidens längd skall bestämmas.

Föreskrifterna beträffande förarförbud skall användas av både polis och åklagare vid utfärdande av ordningsbots- respektive strafföreläggande. Liksom vid prickning skall de tjäna som vägledning för åklagaren vid utfärdande av strafföreläggande, men denne förutsätts alltid göra en självständig bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. I undantagsfall kan de motivera att det förelagda körkortsingripandet avviker från vad som skall gälla i normalfallet enligt Riksåklagarens föreskrifter. När det gäller förarförbud som handläggs genom förfarandet med ordningsbot bör däremot några avvikelser inte ske. Liksom vid prickning bör ärendet överlämnas till åklagare, om polismannen finner att omständigheterna kring brottet motiverar ett annat körkortsingripande än vad som anges i föreskrifterna.

I avsnitt 11.3.2 har vi anfört att Riksåklagarens föreskrifter för körkortsingripande genom prickning bör kunna få betydelse också för de beslut om prickning som meddelas av allmän domstol. Det bör gälla även föreskrifterna angående förarförbud.

## 12.5 Förhållandet mellan förarförbud och den straffrättsliga påföljden

Körkortsingripandet skall beaktas vid bestämmandet av den straffrättsliga påföljden i samma utsträckning som tidigare.

### 12.5.1 Bakgrund

Domstolarnas möjlighet att vid straffmätningen beakta den dömdes förlust av körkort behandlades i förarbetena till 1977 års körkortslag (prop. 1975/76:155 s. 102). Departementschefen framhöll att möjligheten att ta sådana hänsyn knappast är intressant vid de vanliga trafikförseelserna, eftersom de föranleder bötesbelopp som inte är av den storleksordningen att jämkning med hänsyn till utgången i körkortsfrågan är påkallad. Enligt departementschefen är situationen en annan vid trafiknykterhetsbrott. Beträffande dessa brott framhöll han, att det i stor utsträckning förhåller sig så, att körkortet är interimistiskt återkallat när påföljdsfrågan avgörs och att den interimistiska återkallelsen då kan beaktas vid straffmätningen.

Förhållandet mellan körkortsingripande och straff behandlades även i prop. 1979/80:178, i vilken regeringen förordade att frågor om återkallelse av körkort på grund av trafikbrott även i fortsättningen skulle avgöras uteslutande av förvaltningsdomstol. Regeringen föreslog därvid att ansvars- och körkortsfrågorna skulle samordnas på så sätt att den allmänna domstolen vid bestämmandet av påföljden fick ta hänsyn till körkortsåterkallelsen. Domstolen skulle därvid ta hänsyn till de eventuella hinder eller svårigheter som kunde drabba den tilltalade i hans yrkes- eller näringsverksamhet och som var ett resultat av en annan myndighets beslut på grund av brottet. Enligt departementschefen skulle den föreslagna bestämmelsen få sin största praktiska betydelse vid bestämmande av påföljd för allvarigare trafikbrott, dvs. sådana som inte kan bestraffas med endast böter. Departementschefen redogjorde närmare för påföljdsbestämningen vid rattfylleri och han framhöll därvid bl.a. följande (s. 76).

Enbart den omständigheten att en körkortsåterkallelse kan förutses utgör sålunda inte skäl att avvika från eljest gällande praxis. Det krävs att återkallelsen skall innebära hinder eller synnerlig svårhet för den tilltalade i hans yrkes- eller näringsverksamhet. Speciella omständigheter måste sålunda föreligga, såsom exempelvis att den tilltalade är yrkeschaufför eller annars har ett arbete som ställer krav på att han skall vara behörig att föra

motorfordon. Ett annat fall kan vara att kommunikationsförhållandena är sådana att det inte finns någon möjlighet för den dömda att behålla sin anställning utan att kunna färdas till och från arbetet med bil.

Den bestämmelse som infördes i enlighet med regeringens förslag har numera ersatts av 29 kap. 5 § första stycket 5 BrB. Av den framgår att rätten vid straffmätningen utöver brottets straffvärde i skälig omfattning skall beakta om den tilltalade till följd av brottet drabbats av eller om det finns grundad anledning anta att han kommer att drabbas av avskedande eller uppsägning från anställning eller av annat hinder eller synnerlig svårighet i yrkes- eller näringsutövning. En olägenhet av ifrågavarande slag skall beaktas i mildrande riktning vid bestämmandet av påföljden. Det andra momentet i bestämmelsen – annat hinder eller synnerlig svårighet i yrkes- eller näringsutövning – avser bl.a. den situationen att den dömda får sitt körkort återkallat.

Förhållandet mellan straff och följderna av ett körkortsingripande har behandlats i bl.a. NJA 1982 s. 350 I – IV och NJA 1992 s. 653.

### 12.5.2 Våra överväganden

Om körkortsingripande på grund av brott betraktas som en straffsanktion och förs över till brottmålsprocessen aktualiseras dels frågan om relationen mellan påföljden för brottet och körkortsingripandet, dels frågan om körkortsingripandet i sig kan ses som en rimligt avvägd sanktion för brottet.

Den förstnämnda frågan har delvis behandlats i avsnitt 7.2.2. Som framgår av detta avsnitt kan och bör redan i dag vid straffbestämmande viss hänsyn tas till inverkan av körkortsförlust. Vi kan inte finna att utrymmet för sådant hänsynstagande ökar om körkortsingripandet förs in i straffprocessen.

Den omständigheten att körkortsingripandet bedöms vara en straffrättslig sanktion ger emellertid anledning att utreda och ta ställning till om ingripandet i sig kan anses rimligt. Som påtalats i avsnitt 7.1.2 finns det också mot bakgrund av det internationella samarbetet anledning att undersöka denna fråga. Till skillnad från när det ses som en trafiksäkerhetsåtgärd måste sedvanliga bedömningar av proportionaliteten göras om ingripandet ses som en straffrättslig sanktion. Vi vill därför åter framhålla att det är önskvärt att dessa frågor ses över men att detta inte omfattas av vårt uppdrag och att det också bör göras under medverkan av trafiksäkerhetsexperter.

## 12.6 Förarförbud på grund av prickbelastning

Den som inom loppet av två år gör sig skyldig till trafikförseelser, som tillsammans föranleder mer än sex prickar, skall meddelas förarförbud. Giltighetstiden för ett sådant förarförbud skall bestämmas efter den sammanlagda prickbelastningen. Beslutet om förarförbud skall meddelas när körkortshavaren lagförs för den eller de förseelser som innebär att han kommer att belastas av mer än sex prickar.

Innebörden av ett beslut om prickning är att körkortshavaren erinras om att han inte får bryta mot de regler som gäller i trafiken och att fortsatta regelöverträdelser kan medföra att han mister rätten att köra. Det primära syftet med beslutet bör vara att avhålla körkortshavaren från fortsatta regelöverträdelser. För att denna avhållande effekt skall uppnås måste i pricksystemet ingå att den som erhåller flera prickar på grund av upprepade trafikförseelser riskerar att förr eller senare få förarförbud.

Den som har erhållit flera prickar genom att vid upprepade tillfällen bryta mot trafikreglerna skall således kunna bli föremål för den mer ingripande reaktionen förarförbud. Att även förhållandevis ringa trafikförseelser kan leda till en sådan reaktion skall ses mot bakgrund av att det är fråga om återfall. Genom ett beslut om förarförbud markeras att det finns anledning att se allvarligt på att körkortshavaren vid upprepade tillfällen bryter mot de regler som gäller i trafiken. En sådan ordning låter sig väl förenas med såväl allmänna rättviseföreställningar som erfarenheter av hur normbildning sker. Även inom straffrättens påföljdssystem har återfall i brott en självständig betydelse för valet av reaktionsform.

### 12.6.1 Förutsättningar för förarförbud på grund av prickbelastning

Reglerna i brottsbalken om val av påföljd förutsätter att domstolen gör en fri bedömning av bl.a. återfallets betydelse. Faktorer som skall beaktas är bl.a. brottens art och svårhet samt tiden mellan brotten. När det gäller återfallets betydelse vid valet mellan prickning och förarförbud bör en enklare ordning gälla. Vi föreslår att det i författning uttryckligen anges när prickbelastningen skall medföra ett beslut om förarförbud. Vår utgångspunkt är därvid att reglerna bör utformas så att de ger ett resultat som i allt väsentligt motsvarar den

nuvarande tillämpningen av bestämmelsen i 5 kap. 3 § 3 KKL om återkallelse på grund av upprepade trafikbrott. Som framgår av redogörelsen i avsnitt 2.4.1 tillämpas bestämmelsen så, att körkortsingripande i allmänhet sker när körkortshavaren har gjort sig skyldig till minst tre förseelser. Dessutom gäller att förseelserna skall ha begåtts inom en begränsad tid, i regel inom en tvåårsperiod. Det är också angeläget att komma ihåg att körkortsingripande på grund av upprepade trafikförseelser ofta sker i form av varning.

En första fråga gäller hur många prickar som skall krävas för att körkortshavaren skall meddelas förarförbud till följd av prickbelastningen. Antalet måste självfallet bestämmas med beaktande av dels att en trafikförseelse kan resultera i lägst en och högst fyra prickar, dels utgångspunkten att förarförbud bör aktualiseras i de situationer som enligt den nuvarande ordningen föranleder beslut om körkortsåterkallelse på grund av upprepade trafikbrott. Enligt vår uppfattning innebär det att förarförbud skall meddelas när körkortshavaren inom en viss tid har erhållit mer än sex prickar.

Nästa fråga gäller under hur lång tid som de trafikbrott som föranlett beslut om prickar skall ha betydelse i den meningen att prickarna skall räknas med i den totala prickbelastning som kan leda till förarförbud. I likhet med vad som gäller inom straffrätten vid val av påföljd är det rimligt att tidigare trafikbrott och därav föranledda prickar efter en viss tid förlorar sin betydelse härvidlag. För att körkortshavarna skall kunna förutse konsekvenserna av fortsatta överträdelse av trafikreglerna och för att pricksystemet skall vara enkelt att tillämpa bör det i författning anges under hur lång tid påförda prickar skall vara aktiva i nu angiven mening. Vi finner det naturligt att tidsgränsen bestäms med beaktande av den nuvarande tillämpningen av bestämmelsen i 5 kap. 3 § 3 KKL. Vi föreslår därför att påförda prickar under en tid av två år skall ha betydelse för frågan om körkortshavaren skall åläggas förarförbud på grund av att han belastas av mer än sex prickar. Varje prick skall i denna mening vara aktiv under en tid av två år räknat från den dag då den bakomliggande förseelsen begicks.

Prickar som har

Av det hittills sagda följer att förarförbud skall meddelas den som under loppet av två år har gjort sig skyldig till trafikförseelser som tillsammans har föranlett mer än sex prickar. Det finns skäl att framhålla att det då är fråga om ingripanden mot trafikanter som inom en relativt begränsad tid vid upprepade tillfällen har brutit mot de regler som gäller i trafiken, trots att de genom tidigare beslut om prickning har erinrats om att de vid fortsatta överträdelse riskerar förarförbud. Enligt vår uppfattning bör det då vara obligatoriskt med förarförbud. En särskild fråga gäller därvid betydelsen av körkorts-

havarens personliga förhållanden. Det kan exempelvis gälla att han är beroende av att kunna köra i sitt arbete eller att han har innehaft körkort under en mycket lång tid. I avsnitt 12.4.2 föreslår vi att sådana omständigheter skall kunna beaktas i mildrande riktning vid bestämmandet av förarförbudets längd. Det bör självfallet gälla också när förarförbudet grundas på den sammanlagda prickbelastningen.

En särskild fråga gäller förutsättningarna för att besluta om förarförbud på grund av en förseelse som begåtts kort tid efter att ett tidigare meddelat förarförbud upphört att gälla. Nuvarande ordning innebär vanligen att körkortet återkallas för den som begår exempelvis en hastighetsöverträdelse kort tid efter att han varit föremål för körkortsingripande på grund av t.ex. upprepade förseelser. Det gäller oavsett om det första ingripandet har skett i form av återkallelse eller varning, jfr. plenumålet RÅ 1985 2:59. Motsvarande bör gälla i fortsättningen även om ett pricksystem införs. Det innebär att förarförbud skall kunna meddelas för den som begår ett mindre allvarligt trafikbrott kort tid efter utgången av ett tidigare meddelat förarförbud. Det bör gälla oavsett om det tidigare förarförbudet har beslutats på grund av ett allvarligare trafikbrott eller på grund av den sammanlagda prickbelastningen.

### 12.6.2 Förarförbudets längd

Förförbud skall gälla under en bestämd tid. Det gäller självfallet även förarförbud som har meddelats på grund av den sammanlagda prickbelastningen. Längden på dessa förbud måste kunna bestämmas så att kravet på proportionalitet tillgodoses. Det innebär att förbudstiden måste kunna bestämmas med hänsyn till allvaret i de förseelser som har legat till grund för besluten om prickning. Samtidigt är det viktigt att längden på förarförbudet kan bestämmas utan att förfarandet kompliceras. Inte minst handläggningen i den summariska processen förutsätter att förbudstidens längd kan bestämmas enligt fasta riktlinjer som är enkla att tillämpa. Vi menar att båda dessa krav skulle tillgodoses om frågan om förarförbudets varaktighet avgörs direkt av det sammanlagda antal prickar som belastar körkortshavaren.

Vi har ovan lagt fast utgångspunkten att reglerna för förarförbud på grund av prickbelastning så långt som möjligt bör motsvara den nuvarande tillämpningen av bestämmelsen i 5 kap. 3 § 3 KKL om återkallelse på grund av upprepade trafikbrott. Den nuvarande rätts-tillämpningen innebär att spärrtiden i allmänhet bestäms till en eller två månader. Under år 1997 meddelades sammanlagt 277 sådana beslut. I 130 fall bestämdes spärrtiden till en månad och i 128 fall till två

månader. I endast 19 fall bestämdes spärrtiden till tre månader eller mer. Det är mot denna bakgrund som vi har att bestämma tidsramarna för giltigheten av förarförbud på grund av prickbelastning.

När det gäller minimitiden en månad finns anledning att ta fasta på de uttalanden som gjordes i förarbetena till 1977 års körkortslag. Departementschefen framhöll därvid att en spärrtid om en månad bör höra till undantagen (prop. 1975/76:155 s. 99). Detsamma bör gälla giltighetstiden för förarförbud på grund av prickbelastning. Vi menar därför att förbudstiden skall bestämmas till två månader när körkortshavaren belastas av sju prickar. Därefter skall förbudstiden öka stegvis med en månad för varje ytterligare prick som belastar körkortshavaren. Det innebär att åtta prickar ger förbud under tre månader, att nio prickar ger en förbudstid om fyra månader osv. Minimitiden en månad bör förbehållas för de fall då antalet prickar precis överstiger gränsen för förarförbud samtidigt som körkortshavarens personliga förhållanden med styrka talar för en så kort förbudstid. Det bör uteslutande gälla att körkortshavaren har ett utpräglat behov av att kunna köra. Enligt vår uppfattning bör den föreslagna ordningen tillgodose såväl kraven på proportionalitet och rättvisa som behovet av ett enkelt förfarande. Den bör dessutom medföra resultat som står i överensstämmelse med uttalanden i tidigare lagstiftningsärenden.

I avsnitt 12.3 föreslår vi att beslut om förarförbud skall gälla från den dag då körkortshavaren bevisligen fick del av beslutet, dock tidigast då det vann laga kraft. Vad som där sägs om ikraftträdandet bör självfallet gälla också förarförbud som har beslutats på grund av prickbelastning.

### 12.6.3 Förfarandet för att besluta om förarförbud på grund av prickbelastning

Vi har övervägt flera olika alternativ för handläggningen av frågan om förarförbud när förbudet grundas på den sammanlagda prickbelastningen. Ett enkelt sätt skulle vara att låta förarförbudet följa direkt av lag, så att något ytterligare beslut än det som avser prickning inte behöver meddelas. I lagbestämmelsen skulle då anges att förarförbud gäller för den som belastas av mer än sex prickar. I lag skulle dessutom kunna anges att sju prickar ger två månaders förarförbud, att åtta prickar ger tre månader osv. En sådan ordning skulle onekligen vara både enkel och kostnadseffektiv. Vi menar emellertid att det skulle medföra ett alltför okänsligt system. Vi har ovan föreslagit bl.a. att körkortshavarens personliga förhållanden skall kunna beaktas vid



fastställandet av förbudstiden, vilket förutsätter att varje förförbud föregås av en prövning av omständigheterna i det enskilda fallet.

En annan modell har sin förebild i den tyska lagstiftningen, se avsnitt 5.6. I Tyskland gäller att beslutet om prickning meddelas av den centrala körkortsmyndigheten. När det sammanlagda antalet prickar överstiger en viss nivå, underrättar den centrala körkortsmyndigheten en lokal myndighet, vilken har att pröva frågan om ytterligare ingripanden med anledning av den sammanlagda prickbelastningen. En svensk motsvarighet till den tyska ordningen skulle kunna utformas så att beslut om prickning handläggs tillsammans med brottmålet i övrigt, men att frågan om förförbud på grund av prickbelastningen därefter prövas i särskild ordning av t.ex. länsstyrelserna. Ett sådant förfarande skulle onekligen förenkla handläggningen av pricksystemet, vilket skulle vara värdefullt för bl.a. förfarandet med ordningsbot. Polisman- nen skulle då kunna utfärda ett föreläggande avseende prickar utan att behöva beakta eventuellt tidigare påförda och ännu aktiva prickar. Denna fördel måste emellertid vägas mot de nackdelar som skulle vara förenade med en ordning som innebär att ett beslut om prickar och ett ingripande på grund av den sammanlagda prickbelastningen handläggs i skilda förfaranden. En sådan ordning skulle strida mot huvudinriktningen på våra förslag, som innebär att körkortsingripandet skall avgöras i ett sammanhang tillsammans med prövningen av ansvarsfrågan i brottmålet. Vi menar dessutom att den skisserade ordningen skulle vara ineffektiv ur kostnadssynpunkt och onödigt tidskrävande.

Vi föreslår i stället att frågan om förförbud på grund av den sammanlagda prickbelastningen skall prövas direkt vid lagföringen av den eller de förseelser som medför att körkortshavaren kommer att belastas av mer än sex prickar. Det gäller oavsett om lagföringen sker i den summariska processen eller i annan ordning. Varje beslut om prickning skall föregås av en kontroll av huruvida körkortshavaren redan belastas av prickar. Framkommer därvid att belastningen är sådan att de nya prickarna skulle medföra att körkortshavaren belastas med mer än sex prickar, skall körkortsingripandet för det aktuella brottet ske i form av förförbud. Längden på förförbudet skall bestämmas efter det antal prickar som belastar körkortshavaren i förening med de prickar som det aktuella brottet skulle ha föranlett. Belastas körkortshavaren sedan tidigare av t.ex. fem prickar och skulle det aktuella brottet ha föranlett exempelvis tre nya prickar, skall förförbudet bestämmas till tre månader, enligt vad som sägs ovan.

## 12.7 Försöksverksamheten med villkorlig återkallelse

Körkortshavare som har fått förarförbud i högst två år på grund av trafiknykterhetsbrott efter alkoholförtäring skall av länsstyrelsen kunna erhålla tillstånd att köra med alkolås. Innebörden av ett sådant tillstånd motsvarar i allt väsentligt vad som gäller vid villkorlig återkallelse.

I avsnitt 2.9 redogör vi för bestämmelsen i 5 kap. 12 § KKL om villkorlig återkallelse. Bestämmelsen innebär i korthet att en återkallelse av körkort på grund av trafiknykterhetsbrott kan ske villkorligt. Ett sådant beslut betyder att körkortshavarens behörighet begränsas till att gälla endast en viss personbil, vilken har utrustats med ett s.k. alkolås. Ordningen med villkorlig återkallelse är utformad som en försöksverksamhet, vilken har begränsats till att avse endast vissa delar av landet. Försöksverksamheten trädde i kraft den 1 februari 1999 och upphör att gälla fem år efter ikraftträdandet.

Den pågående försöksverksamheten syftar till att vinna erfarenheter av nya former för körkortsingripanden. Det är angeläget att det inledda försöket inte hindras av våra förslag. Försöksverksamheten skall pågå fram till den 1 februari 2004 och det är därför möjligt att våra förslag kommer att genomföras under den pågående försöksperioden. Vi lägger därför fram ett författningsförslag till hur försöksverksamheten kan fortsätta utan hinder av att våra förslag i övrigt genomförs. Med hänsyn till att försöksperioden är tidsbegränsad är vår avsikt i första hand att visa på möjligheten att förena ingripandeformen förarförbud med användningen av alkolås. Förslagen i denna del gör därför inte anspråk på att vara fullständiga i varje detalj.

Vi föreslår att försöksverksamheten med alkolås knyts till den föreslagna ingripandeformen förarförbud och att handläggningen utformas med reglerna om intensivövervakning med elektronisk kontroll som förebild (jfr SFS 1994:451). Sådan övervakning utgör en verkställighetsform för fängelsestraff, vilken beslutas inom kriminalvården. En liknande handläggning beträffande alkolås skulle innebära att själva brottmålsprocessen inte behöver belastas med denna fråga. De straffprocessuella myndigheternas och domstolarnas beslut skall endast gälla frågan om förarförbud. Sedan beslutet meddelats, får körkortshavaren hos länsstyrelsen ansöka om särskilt tillstånd att under förbudstiden köra med alkolås.

Enligt nuvarande ordning är försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse begränsad till återkallelser som har beslutats på

grund av brott mot 4 eller 4 a § TBL till följd av alkoholförtäring. Detsamma bör gälla även fortsättningsvis liksom den geografiska begränsningen till vissa län. Vi föreslår dock en ny begränsning av försöksverksamheten. Tillstånd att köra med alkolås skall inte kunna ges till den som har förarförbud under mer än två år. Skälet härtill utvecklas i författningskommentaren.

Regleringen av försöksverksamheten med alkolås bör så långt det är möjligt knyta an till vad som för närvarande gäller för villkorlig körkortsåterkallelse. Ett tillstånd att köra med alkolås innebär således att körkortshavaren får köra en viss personbil som har utrustats med sådant lås. Körkortshavaren skall genom ett särskilt avtal förbinda sig att endast köra fordonet i Sverige. Tillståndet skall gälla under en tvåårig villkorstid. Under denna tid skall körkortshavaren ha alkolåset inmonterat och i övrigt följa uppställda villkor. Om han inte följer villkoren eller om han blir föremål för ett nytt körkortsingripande, skall länsstyrelsen i allmänhet återkalla tillståndet att köra med alkolås, varvid det tidigare förarförbudet åter gäller. När villkorstiden i annat fall löper ut, skall körkortshavaren åter få köra i enlighet med sin behörighet. Något särskilt beslut om detta erfordras inte.

## 12.8 Underlåtande att besluta om förarförbud

Föreligger synnerliga skäl, får förarförbud underlåtas eller förbudstiden sättas ned, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Enligt den nuvarande bestämmelsen i 5 kap. 10 § KKL gäller att körkortsingripande kan underlåtas, om det föreligger synnerliga skäl och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Under samma förutsättningar kan också spärrtidens längd sättas ned. Möjligheten att underlåta återkallelse avser exempelvis situationer där det har varit fråga om en kort förflyttning av fordon på gård, parkeringsplats eller liknande. Det kan också gälla att osedvanligt lång tid har förflutit mellan brottet och tidpunkten för körkortsingripandet (prop. 1975/76:155 s. 110). Enligt vår uppfattning bör det vara möjligt att göra motsvarande undantag när det gäller förarförbud, om det föreligger synnerliga skäl av nu angivet slag. Huvudregeln bör då vara att körkortshavaren i stället skall påföras prickar för brottet.

## 12.9 Förarförbud vid innehav av utländskt körkort

Förarförbud skall kunna meddelas för innehavare av utländskt körkort.

I avsnitt 2.8 redogör vi för möjligheterna att ingripa mot innehavare av utländskt körkort. Enligt bestämmelsen i 6 kap. 5 § KKL skall giltigheten i Sverige av ett utländskt körkort prövas, om det finns grund för körkortsingripande enligt bestämmelserna i 5 kap. KKL. Ingripandet skall prövas enligt samma regler som vid ingripande mot svenskt körkort.

Bestämmelserna om förarförbud bör vara tillämpliga även på innehavare av utländskt körkort. Av betydelse därvid är artikel 8.2 i Europeiska rådets direktiv 91/439/ av den 29 juli 1991 om körkort, se avsnitt 6.4. Av bestämmelsen följer bl.a. att den medlemsstat där körkortshavaren har sin permanenta bostättningsort får tillämpa sina nationella bestämmelser om begränsning, återkallande, indragning och annullering i fråga om körkort.

## 12.10 Olovlig körning vid förarförbud

Den som bryter mot ett gällande förarförbud gör sig skyldig till olovlig körning. Brottet bör i allmänhet bedömas som grovt.

Enligt nuvarande ordning gäller att den som har fått sitt körkort återkallat gör sig skyldig till olovlig körning, om han fortsätter att köra. Bestämmelsen återfinns i 3 § TBL. Vårt förslag beträffande förarförbud innebär att straffbestämmelsens ordalydelse måste ändras i vissa delar. Enligt den nuvarande lydelsen skall den som för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad därtill dömas för olovlig körning. Den brottsliga gärningen olovlig körning består således i att gärningsmannen bryter mot de villkor som ställts upp för förande av körkortspliktigt fordon. Enligt vår uppfattning bör den nu gällande ordalydelsen kunna omfatta även den situationen att en körkortshavare bryter mot ett gällande förarförbud. Däremot måste ett tillägg ske beträffande de omständigheter som kan föranleda att brottet skall anses som grovt. Av nuvarande lydelse följer att påföljden kan bestämmas till fängelse, om gärningsmannen tidigare innehaft körkort som blivit återkallat, om brottet skett vanemässigt eller om det av annat skäl är att

bedöma som grovt. Vi föreslår att det till de angivna omständigheterna fogas att brottet har begåtts under tid då förarförbud gällt.

I tredje stycket av 3 § TBL behandlas brottet tillåtande av olovlig körning. Gärningen består i att någon uppsåtligen eller av oaktsamhet anställer och brukar någon som förare av körkortspliktigt fordon utan att denne är berättigad att föra fordonet. Det kan också gälla att någon i annat fall tillåter annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill. Enligt vår uppfattning bör den nuvarande ordalydelsen kunna omfatta även det fallet att förarförbud gäller för föraren.

## 13 Körkortsingripanden i den summariska straffprocessen

Vi har tidigare pekat på det angelägna i att frågan om körkortsingripande kan handläggas inom ramen för den summariska straffprocessen. En sådan ordning är nödvändig för att körkortsingripanden på grund av brott skall kunna avgöras tillsammans med brottmålet i alla de fall som lagförs genom förfarandet med ordningsbot respektive strafföreläggande. Att körkortsingripanden kan handläggas i den summariska processen är angeläget också för att såväl körkortsingripandet som brottmålet i övrigt skall kunna hanteras snabbt och kostnadseffektivt. I det följande lämnar vi förslag till hur frågan om körkortsingripande kan innefattas i förelägganden av ordningsbot och i strafförelägganden.

I sammanhanget kan nämnas att vi i avsnitt 17.1.2 behandlar frågan hur benägenheten att godkänna ordningsbots- respektive strafförelägganden kan påverkas om de innefattar även ett körkortsingripande.

Det kan också nämnas att regeringen helt nyligen har lagt fram en proposition med förslag till bl.a. en effektivare handläggning av strafförelägganden (prop. 1999/2000:67). Regeringen föreslår bl.a. att strafförelägganden skall kunna sättas upp och utfärdas i form av ett elektroniskt dokument samt att möjligheterna att godkänna ett föreläggande genom betalning utökas i viss mån. Våra överväganden i det följande utgår från nu gällande lagstiftning.

## 13.1 Körkortsingripande genom föreläggande av ordningsbot

Ett föreläggande av ordningsbot skall kunna innefatta även frågan om körkortsingripande. Ett sådant föreläggande skall utfärdas på samma sätt som övriga ordningsbotsförelägganden och i enlighet med föreskrifter som bestäms av Riksåklagaren. Godkännande skall ske skriftligen och måste avse föreläggandet i dess helhet. Sker godkännandet i omedelbar anslutning till trafikbrottet, bör körkortshavaren av praktiska skäl kunna få tillstånd att köra vidare under en viss tid.

I avsnitt 3.1.1 redogör vi för reglerna om ordningsbot. Antalet godkända förelägganden av ordningsbot har under senare år uppgått till närmare 200 000 per år. Den absoluta merparten av dem avser trafikrelaterad brottslighet och i åtskilliga fall är det fråga om brott eller förseelser, som kan leda till ett körkortsingripande enligt nuvarande ordning. Nedan redovisas några exempel på sådana brott, varvid anges hur många som beivrades genom godkännande av ordningsbot under år 1997, då antalet godkända ordningsbotsförelägganden sammanlagt uppgick till drygt 192 000.

<b>Brott</b>	<b>Antal godkända förelägganden</b>
Hastighetsöverträdelse med 15–30 km/tim på 20–50-väg	22 749
Hastighetsöverträdelse med 15–30 km/tim på 70–110-väg	52 213
Hastighetsöverträdelse med 30–40 km/tim på 70–110-väg	6 013
Ej stannat vid övergångsställe	301
Rödljuskörning med annat fordon än cykel eller moped	933
Brott mot stopplikt med annat fordon än cykel eller moped	2 106
Bristfälligt förankrad last	1 529

Ett föreläggande av ordningsbot skall, enligt vårt förslag, kunna omfatta också frågan om prickning eller förarförbud under en bestämd tid. Förfarandet innebär att körkortshavaren föreläggs ett körkortsingripande för godkännande omedelbart eller inom viss tid. Har föreläggandet utfärdats för godkännande inom viss tid, får frågan om körkortsingripande på grund av enbart det aktuella brottet inte tas upp på nytt innan tiden för godkännande har gått ut. Ingenting hindrar dock att körkortshavaren blir föremål för körkortsingripande på grund av en annan förseelse eller på någon annan grund än brott, exempelvis medicinska skäl.

Ett godkänt föreläggande gäller på samma sätt som ett lagakraftvunnet beslut eller dom. Väljer körkortshavaren att inte godkänna det förelagda ingripandet, måste körkortsfrågan prövas i annan ordning. Prövningen flyttas då över till åklagare, som kan välja att utfärda strafföreläggande, se avsnitt 13.2, eller att föra saken till domstol, se kapitel 14.

### 13.1.1 Tillämpningsområdet

En första fråga gäller i vilka situationer som körkortsingripandet skall kunna handläggas genom förfarandet med ordningsbot. Tillämpningsområdet följer av innehållet i 5 kap. 3 § KKL om grunderna för körkortsingripande i förening med reglerna om vilka brott som kan beivras genom ordningsbot. Det är självfallet bara vid sådana brott som kan leda till både föreläggande av ordningsbot och körkortsingripande som det är aktuellt att låta föreläggandet innefatta också ett sådant ingripande. Härav följer att tillämpningsområdet kommer att omfatta körkortsingripanden som grundas antingen på förseelser av det slag som avses i 5 kap. 3 § 3 KKL (upprepade förseelser av mindre allvarligt slag) eller på brott mot en regel som är väsentlig för trafiksäkerheten (5 kap. 3 § 4 KKL).

Av det angivna tillämpningsområdet och av de ovan redovisade uppgifterna om antalet förelägganden om ordningsbot följer att ett stort antal körkortsingripanden bör kunna handläggas genom föreläggande av ordningsbot. Förfarandet kan användas vid både prickning och förarförbud vid exempelvis hastighetsöverträdelse, brott mot stoppliket eller körning mot rött ljus.



### 13.1.2 Utfärdande

Förelägganden av ordningsbot som innefattar även ett körkortsingripande skall utfärdas på samma sätt som övriga ordningsbotsförelägganden. Det innebär att föreläggandet skall avfattas skriftligen med hjälp av ett formulär som tas fram av Riksåklagaren. Utfärdandet kan ske antingen i körkortshavarens närvaro eller genom förfarandet med s.k. kontorsförelägganden.

I avsnitt 11.3.2 och 12.4.3 har vi föreslagit att Riksåklagaren skall få i uppdrag att utfärda föreskrifter om körkortsingripande genom prickning respektive förarförbud. Tillgången till sådana föreskrifter är en förutsättning för att ingripandet skall kunna handläggas genom föreläggande av ordningsbot. Föreskrifterna bör kunna utformas och användas på samma sätt som Riksåklagarens nu gällande föreskrifter om ordningsbot för vissa brott (SFS 1999:178). Vi har övervägt att lämna förslag till sådana föreskrifter, men funnit att det förutsätter bl.a. överväganden av olika trafiksäkerhetsaspekter, vilket knappast omfattas av vårt uppdrag.

En särskild fråga gäller huruvida behörigheten att utfärda förelägganden om körkortsingripanden bör begränsas till enbart vissa poliser. Som framgår ovan skall föreläggandet utfärdas efter i förväg fastställda föreskrifter. Det kan därför knappast anses mer krävande att utfärda ett sådant föreläggande än andra ordningsbotsförelägganden. I sammanhanget bör framhållas att körkortshavarens godkännande är en förutsättning för att körkortsingripandet skall komma till stånd i den föreslagna ordningen. Vi menar därför att det saknas anledning att begränsa behörigheten att utfärda ifrågavarande förelägganden på annat sätt än vad som gäller allmänt för förelägganden av ordningsbot. Det innebär att förelägganden som innefattar ett körkortsingripande skall kunna utfärdas av varje sådan tjänsteman inom polisväsendet som anges i 1 kap. 4 § polisförordningen (1998:1558).

För att frågan om körkortsingripande skall kunna tas upp i förelägganden av ordningsbot fordras att den polisman som utfärdar föreläggandet har tillgång till registeruppgifter av olika slag. Det gäller flera av de körkorts- och belastningsuppgifter som anges i 7 kap. 16 § KKF. Med körkortsuppgifter avses enligt bestämmelsen bl.a. uppgift om körkortsbehörigheten, uppgift om att körkortsingripande övervägs samt uppgift om beslut med anledning av övervägt ingripande. Med belastningsuppgifter avses enligt den angivna bestämmelsen bl.a. uppgift om brott av det slag som omfattas av Rikspolisstyrelsens rapporteringskyldighet enligt 7 kap. 4 § KKF. Tillgången till sådana uppgifter är nödvändig för att polismannen skall kunna avgöra om körkortsingripandet skall ske genom prickning eller förarförbud samt

för att han i förekommande fall skall kunna bestämma förarförbudets längd. För det fall att han inte kan inhämta erforderliga registeruppgifter, bör han avstå från att på plats utfärda föreläggandet. I stället bör ett s.k. kontorsföreläggande kunna utfärdas när erforderliga registeruppgifter har inhämtats.

I förevarande sammanhang finns anledning att något beröra det arbete som för närvarande pågår inom polisväsendet för att öka tillgängligheten till bl.a. olika registeruppgifter för de poliser som arbetar i yttre tjänst. Redan år 1995 påbörjades ett arbete med att införa s.k. mobila arbetsplatser (MoAr) vid landets samtliga polismyndigheter. Systemet innebär bl.a. att polismannen med hjälp av en bärbar dator och en mobiltelefon kan få direktåtkomst till olika register, bl.a. körkortsregistret. Avsikten är att systemet skall utvecklas och spridas ytterligare under innevarande år. Vi menar att mobila arbetsplatser av ifrågavarande slag skapar goda tekniska förutsättningar för att handlägga körkortsingripandet genom förfarandet med ordningsbot.

Det finns anledning att i sammanhanget behandla den situationen att en körkortshavare har återfallit i trafikbrott, så att det blir aktuellt med förarförbud på grund av den sammanlagda prickbelastningen. Fråga är om polismannen på plats då bör utfärda ett ordningsbotsföreläggande med körkortsingripande eller om utfärdandet bör ske i annan ordning. Enligt vår uppfattning ställer den angivna situationen särskilda krav på polismannen. För det första är det absolut nödvändigt att han får tillgång till korrekt information om de tidigare prickar som belastar körkortshavaren. Det gäller uppgifter både om hur många prickar som körkortshavaren har påförts och vid vilka tidpunkter det skedde. För det andra måste polismannen rätt kunna tolka den erhållna informationen. Han måste därvid bl.a. kunna avgöra vilka prickar som är aktiva i den meningen att de skall ingå i den sammanlagda prickbelastning som kan medföra förarförbud.

Tillgång till erforderlig information är nödvändig för att en polisman över huvud taget skall kunna utfärda ett föreläggande av ordningsbot med körkortsingripande och vi måste därför förutsätta att de tekniska systemen fungerar. Pricksystemets utformning bygger på att det skall vara tydligt och lätt att tillämpa. Det innebär bl.a. att klara regler skall gälla för under hur lång tid som påförda prickar skall vara aktiva. Vi anser därför att det som regel bör vara möjligt att redan vid polisingripandet på plats utfärda ett föreläggande av ordningsbot, som innefattar ett förarförbud på grund av den sammanlagda prickbelastningen. Det kan emellertid inte uteslutas att det ibland kan framstå som osäkert vad en sammanläggning av prickarna skall leda till eller om ett tidigare beslut har vunnit laga kraft. Det kan också vara fråga om vilken hänsyn som bör tas till körkortshavarens personliga förhållan-

den. Även om det endast är fråga om fall där körkortshavaren godtar polismannens bedömning, kan det ibland finnas anledning att låta ärenden av nu angivet slag avgöras genom kontorsföreläggande och av polisman med särskild erfarenhet, exempelvis en kommissarie eller inspektör.

### 13.1.3 Godkännande

Föreläggande av ordningsbot kan utfärdas för godkännande omedelbart eller inom viss tid. Härav följer att det är möjligt att ge den misstänkte visst rådrum med att ta ställning till huruvida han skall godkänna föreläggandet eller ej. Av Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillämpningen av ordningsbot inom polisväsendet (FAP 261 – 1) framgår följande. När föreläggandet utfärdas i den misstänktes närvaro är huvudregeln att föreläggandet skall godkännas omedelbart. Polis mannen får dock ge den misstänkte rådrum, om han finner att det finns skäl till det. Ett sådant skäl kan vara att den misstänkte säger sig i princip godta föreläggandet, men att han vill överlägga med advokat innan han slutligen bestämmer sig.

Möjligheten att ge den misstänkte rådrum skall självfallet gälla även när föreläggandet innefattar ett körkortsingripande. Ett sådant ingripande kan medföra betydande olägenheter för den enskilde och vi menar därför att det då kan finnas anledning att särskilt överväga möjligheten att ge rådrum.

När det gäller sättet för att godkänna ett föreläggande av ordningsbot gäller enligt nuvarande ordning att den misstänkte kan lämna sitt godkännande genom att underteckna föreläggandet. Sker godkännandet direkt i samband med utfärdandet, skall det lämnas till polis mannen. Sker godkännandet först efter rådrum eller avser det ett kontorsföreläggande, skall godkännandet lämnas till den myndighet vid vilket föreläggandet har utfärdats. Den misstänkte kan också godkänna föreläggandet genom att betala det förelagda bötesstraffet till Rikspolisstyrelsen. När det gäller förelägganden om ordningsbot med körkortsingripande föreslår vi att godkännandet alltid skall ske genom att den misstänkte undertecknar föreläggandet. Detta skall därefter, enligt vad som nu har sagts, lämnas direkt till polis mannen eller till den myndighet vid vilken föreläggandet har utfärdats.

Av redogörelsen i avsnitt 3.1.1 följer att ett föreläggande av ordningsbot, som förutom ett bötesstraff innehåller även en fråga om särskild rättsverkan, inte kan godtas enbart i en viss del. Detsamma gäller för strafförelägganden. Vi har övervägt om det finns skäl att göra avsteg från denna ordning när det gäller förelägganden som innehåller

ett körkortsingripande. Ett motiv för ett sådant avsteg skulle kunna vara intresset av att brottmål inte förs till prövning i domstol i större utsträckning än nödvändigt. Om den misstänkte har möjlighet att godkänna föreläggandet endast i de delar som inte avser körkortsingripandet, kan domstolsprövningen begränsas till enbart denna fråga.

Systematiska skäl talar mot att förelägganden av ordningsbot skall kunna godkännas endast i de delar som inte avser frågan om körkortsingripande. Ett avsteg från vad som i övrigt gäller bör göras bara om det skulle kunna leda till avsevärda arbetsbesparingar för åklagare eller domstolar. Enligt vår uppfattning är det tveksamt om så skulle bli fallet. Som framgår av våra överväganden i kapitel 14 skall rättegångsbalkens regler om brottmål tillämpas, när frågan om körkortsingripande prövas i allmän domstol. Det bör gälla oavsett om prövningen sker tillsammans med brottmålet i övrigt eller ej. Rättegångsbalkens regler innebär bl.a. att förfarandet bygger på muntlighet och att domstolen skall avgöra körkortsfrågan efter huvudförhandling. Enligt vår uppfattning minskar därmed möjligheterna att uppnå arbetsbesparingar genom att domstolsprövningen begränsas till enbart körkortsfrågan, sedan brottmålet i övrigt avgjorts genom ett partiellt godkännande av föreläggandet av ordningsbot. Därvid bör framhållas att handläggningen i domstol av mål om trafikbrott sällan är mer komplicerad eller utdragen. Till detta kommer att det av principiella skäl knappast är möjligt att begränsa domstolsprövningen till enbart körkortsfrågan, om domstolen skulle finna att den straffrättsliga ansvarsfrågan i övrigt är oklar. Vi väljer därför att avstå från att föreslå ett avsteg från vad som gäller allmänt för ordningsbots- och strafförelägganden. Det innebär således att förelägganden som avser bl.a. ett körkortsingripande inte skall kunna godkännas enbart i en viss del.

Ett föreläggande om körkortsingripande som godkänns av körkortshavaren gäller som ett lagakraftvunnet beslut. Avser föreläggandet förarförbud, innebär det att körkortshavaren omedelbart förbjuds att köra. Sker godkännandet i närvaro av en polisman eller åklagare, skall körkortet omedelbart överlämnas till denne. I övriga fall skall körkortshavaren utan onödigt dröjsmål lämna in körkortet till polismyndighet. Körkortshavaren bör få en skriftlig underrättelse om denna skyldighet tillsammans med föreläggandet av ordningsbot.

Sker godkännandet i direkt anslutning till brottet bör det av praktiska skäl vara möjligt för polismannen att ge körkortshavaren rätt att köra under en begränsad tid. I likhet med vad som gäller enligt nuvarande ordning vid omhändertagande bör körkortshavaren kunna medges rätt att köra under 48 timmar efter ingripandet. Det kan dock knappast finnas skäl att ge ett sådant tillstånd när förfarandet med s.k. kontorsförelägganden har använts.

## 13.2 Körkortsingripande genom strafföreläggande

Ett strafföreläggande skall kunna innefatta också frågan om körkortsingripande. Ett sådant föreläggande skall utfärdas på samma sätt som övriga strafförelägganden. Godkännande skall göras skriftligen av körkortshavaren personligen. Föreläggandet kan inte godkännas endast i viss del.

Av redogörelsen i föregående avsnitt framgår att ett stort antal trafikbrott som kan leda till körkortsingripande beivras genom förfarandet med ordningsbot. Antalet trafikrelaterade brott som beivras genom strafföreläggande är lägre. Det har visat sig vara förenat med vissa svårigheter att få fram mer detaljerade statistiska uppgifter om användning av strafförelägganden vid trafikbrott. Vi har dock erhållit uppgifter för tolv månadersperioden fr.o.m. den 1 april 1998 t.o.m. den 31 mars 1999. Uppgifterna avser antalet godkända strafförelägganden, som innehåller en eller flera gärningar med angiven brottsrubrik.

<b><u>Brottsrubrik</u></b>	<b><u>Antal godkända strafförelägganden</u></b>
----------------------------	---

Hastighetsöverträdelse	7 630
Ej iakttagit stopplik	174
Färdats mot rött ljus	305
Vårdslöshet i trafik	857
Smitning	11
Rattfylleri	3 100

Av de redovisade uppgifterna framgår att strafförelägganden används för att lagföra ett relativt stort antal brott som kan leda till ett körkortsingripande i någon form. Vi föreslår att dessa förelägganden skall kunna innefatta också frågan om körkortsingripande. Den grundläggande innebörden av vårt förslag är densamma som när det gäller förslaget att körkortsingripandet skall kunna ingå i ett föreläggande av ordningsbot. Strafföreläggandet kan således avse antingen påförandet av prickar eller förarförbud och förfarandet innebär att körkortshavaren föreläggs ett visst körkortsingripande för godkännande. Har strafföreläggandet utfärdats för godkännande inom viss tid, får frågan om körkortsingripande på grund av enbart det aktuella brottet inte tas upp på nytt innan tiden för godkännande har gått ut. Ett godkänt föreläggande gäller på samma sätt som en lagakraftvunnen dom eller beslut.

### 13.2.1 Tillämpningsområdet

Frågan när ett strafföreläggande skall kunna innefatta ett körkortsingripande får avgöras på samma sätt som frågan om tillämpningsområdet för körkortsingripande genom föreläggande av ordningsbot (jfr. avsnitt 13.1.1). Det innebär att tillämpningsområdet följer direkt av bestämmelsen i 5 kap. 3 § KKL om grunderna för körkortsingripande i förening med reglerna om vilka brott som kan föranleda strafföreläggande.

Enligt nu gällande regler får strafföreläggande utfärdas för brott där böter ingår i straffskalan. Härav följer att körkortsfrågan kan ingå i ett strafföreläggande vid flertalet av de trafikrelaterade brott och förseelser som kan läggas till grund för ett körkortsingripande. Det är endast vid grov vårdslöshet i trafik, grovt rattfylleri och vid grovt brott mot 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) som förfarandet inte kan användas.

### 13.2.2 Utfärdande

Frågan om ett strafföreläggande med körkortsingripande skall utfärdas får prövas på samma sätt som vid strafförelägganden i övrigt. Det innebär att åklagaren bör utfärda ett sådant föreläggande, om det finns förutsättningar för det. Innan så sker, skall han inhämta upplysningar om den misstänktes körkortsinnehav och om tidigare ingripanden mot honom av betydelse i sammanhanget. Åklagaren måste därför ha tillgång till registeruppgifter av olika slag. Det gäller flera av de körkorts- och belastningsuppgifter som anges i 7 kap. 16 § KKF.

Strafförelägganden som innefattar ett körkortsingripande skall utfärdas på samma sätt som övriga strafförelägganden. Det innebär att föreläggandet skall utfärdas skriftligen med hjälp av ett formulär som fastställs av Riksåklagaren. Utöver de uppgifter som anges i den nu gällande bestämmelsen i 48 kap. 6 § RB skall föreläggandet i förekommande fall innehålla uppgift om det körkortsingripande som föreläggs den misstänkte. Därvid skall framgå om ingripandet avser prickning eller förarförbud samt det antal prickar eller den förbudstid som åklagaren bestämt.

### 13.2.3 Godkännande

I 48 kap. 9–11 §§ RB finns bestämmelser om hur ett strafföreläggande kan godkännas. Av bestämmelsen i 9 § följer att föreläggandet godkänns genom att den misstänkte undertecknar och ger in en förklaring att han erkänner gärningen och godtar det straff och den särskilda rättsverkan samt det enskilda anspråk som tagits upp i föreläggandet. Föreläggandet skall anses godkänt när det skriftliga godkännandet har kommit in till behörig mottagare. I 11 § finns en särskild bestämmelse för godkännande av strafförelägganden som inte avser annat än böter eventuellt i förening med avgift enligt lagen (1994:419) om brottsofferfond. Ett sådant föreläggande kan godkännas genom att den misstänkte betalar in hela beloppet till myndighet, som regeringen bestämmer. Av 7 § strafföreläggandekungörelsen (1970:60) följer att betalning skall göras till Rikspolisstyrelsen.

De nuvarande bestämmelserna i 48 kap. RB innebär således att strafförelägganden som avser bl.a. förverkande eller annan sådan särskild rättsverkan eller enskilt anspråk kan godkännas bara genom undertecknande. Enligt vår uppfattning bör detsamma gälla när föreläggandet innefattar ett körkortsingripande. Ett sådant föreläggande skall således godkännas genom att den misstänkte undertecknar och till behörig mottagare ger in en förklaring att han erkänner gärningen och godtar bl.a. det körkortsingripande som förelagts honom. I sammanhanget finns anledning att beakta de praktiska svårigheter som kan uppkomma till följd av att godkännande inte skall kunna ske genom betalning. Det innebär bl.a. att den misstänkte måste få tillbaka det inbetalda beloppet. Motsvarande gäller redan enligt nuvarande ordning i fråga om förelägganden som enbart kan godkännas genom undertecknande, men det finns risk för att den angivna situationen kommer att uppstå i betydligt större utsträckning när körkortsfrågan handläggs inom ramen för strafförelägganden. Det finns därför anledning att efter hand utvärdera konsekvenserna av vårt ställningstagande i denna del och att vid behov överväga om strafförelägganden med körkortsingripanden bör kunna godkännas genom betalning.

I avsnitt 13.1.3 behandlar vi frågan om ett föreläggande av ordningsbot skall kunna godkännas endast i de delar som inte avser körkortsingripandet. De anförda skälen gäller även i fråga om strafförelägganden. Det innebär således att strafförelägganden som innefattar ett körkortsingripande inte skall kunna godkännas endast i vissa delar.

Vi har övervägt huruvida strafförelägganden med körkortsingripande skall kunna godkännas genom ombud. Enligt den nuvarande bestämmelsen i 48 kap. 10 § RB får skriftligt godkännande av strafföreläggande i vissa fall lämnas i den misstänktes ställe av den som är

ombud för honom enligt ingiven fullmakt. Av fullmakten skall framgå bl.a. den högsta bötespåföljd, den särskilda rättsverkan och det enskilda anspråk som den misstänkte är villig att godta. Vidare gäller att ett strafföreläggande inte kan godkännas genom ombud, när påföljden i föreläggandet har bestämts till villkorlig dom. Undantaget har motive-rats med att det är angeläget att den som blir föremål för villkorlig dom får sammanträffa personligen med åklagaren.

Fullmakter av ifrågavarande slag förekommer framför allt vid ringa smuglingsbrott och vid brott som har begåtts av utlänning på tillfälligt besök i Sverige. I det senare fallet är fullmakt ofta den enda praktiskt framkomliga vägen att lagföra brottet. Enligt vår uppfattning föreligger inte något egentligt behov av att kunna godkänna strafförelägganden med körkortsingripande genom ombud. Vi menar dessutom att en sådan möjlighet skulle riskera att försvåra bedömningen av uppsåts-frågan vid olovlig körning efter ett beslut om förarförbud. Vi föreslår därför att strafförelägganden inte skall kunna godkännas genom ombud, om föreläggandet innefattar ett körkortsingripande.

Ett godkänt strafföreläggande med körkortsingripande får samma rättsverkan som ett lagakraftvunnet beslut. Ett förarförbud träder i kraft omedelbart när det godkända föreläggandet har kommit in till behörig mottagare. Sker godkännandet i närvaro av åklagare, skall körkortet omedelbart överlämnas till denne. I övriga fall skall körkortshavaren skicka in sitt körkort till polismyndigheten samtidigt som han skickar in det undertecknade strafföreläggandet till behörig mottagare enligt reglerna i 48 kap. RB. En skriftlig underrättelse om denna skyldighet skall tillställas körkortshavaren tillsammans med strafföreläggandet.

I avsnitt 13.1.3 har vi föreslagit att den som blir föremål för förarförbud genom att godkänna ett föreläggande av ordningsbot skall kunna ges rätt att köra under ytterligare 48 timmar. Denna möjlighet motiveras av att godkännandet av ordningsboten ofta sker i direkt anslutning till trafikförseelsen, vilket innebär att det finns ett praktiskt behov av att kunna ge körkortshavaren rätt att köra exempelvis hem till bostaden. Vid körkortsingripanden som sker genom godkännande av strafföreläggande är förhållandena annorlunda. Som framgår ovan skickas strafföreläggandet i allmänhet ut med post och det saknas därför i regel skäl att låta körkortshavaren köra under en begränsad tid efter det att förarförbudet trätt i kraft.



## 14 Handläggning av körkortsingripanden i domstol

I avsnitt 3.1.3 redogör vi kortfattat för handläggningen av brottmål i allmän domstol. Med brottmål avses samtliga mål i vilka talan förs om ansvar för brott. De flesta sådana mål förs på det allmännas vägnar av åklagaren. Den som har utsatts för ett brott – målsäganden – kan väcka enskilt åtal, vilket handläggs i tingsrätt enligt bestämmelserna i 47 kap. RB. Vad som sägs i det följande om körkortsingripanden i brottmål gäller oavsett om målet har väckts genom allmänt eller enskilt åtal.

Vi har tidigare anfört att rättegångsbalkens regler bör gälla för prövningen av mål där frågor om körkortsingripande är aktuella. En överföring av körkortsingripanden till straffprocessen fordrar, enligt vår uppfattning, endast smärre kompletteringar till rättegångsbalkens nuvarande regelverk om rättegången i brottmål.

### 14.1 Yrkande om körkortsingripande

Åklagaren bör väcka frågan om körkortsingripande redan i sin ansökan om stämning. Frågan kan tas upp ex officio av domstolen.

Allmänt åtal väcks genom att åklagaren till tingsrätten ger in en skriftlig ansökan om stämning mot den som misstänks för brott. Av bestämmelsen i 45 kap. 4 § RB framgår vad stämningsansökan skall innehålla. Åklagaren skall bl.a. lämna uppgifter om den tilltalade och den brottsliga gärningen. Vill åklagaren samtidigt väcka talan om enskilt anspråk, skall han i stämningsansökan ange anspråket och de omständigheter på vilka det grundas. I förekommande fall anges regelmässigt också yrkanden om särskild rättsverkan.

Enligt vår uppfattning är det angeläget att körkortsfrågan uppmärksammas så tidigt som möjligt. Åklagaren bör därför i förekommande fall framställa ett yrkande om körkortsingripande redan i sin ansökan om stämning. Härigenom får den tilltalade möjlighet att förbereda och

utveckla sin talan i förevarande hänseende. Det skapar också förutsättningar för att körkortsfrågan kan utredas i erforderlig grad, i förekommande fall genom införskaffande av exempelvis viss personutredning, se avsnitt 14.3.

En särskild fråga gäller om domstolen skall kunna besluta om körkortsingripande på grund av brott även om åklagaren inte har framställt något yrkande i denna del, t.ex. i sin ansökan om stämning. I avsnitt 3.2.2 redogör vi för domstolens nuvarande möjligheter att i olika situationer besluta om särskild rättsverkan utan yrkande från åklagaren. Av redogörelsen framgår bl.a. att det inte krävs något yrkande för att domstolen skall kunna besluta om utvisning, förverkande eller avgift till brottsofferfond. Däremot gäller att företagsbot bara får dömas ut efter yrkande av åklagaren. Detta undantag har motiverats med att företagsboten avser att innefatta ett påtagligt klander av det berörda företaget och att underrätterna i annat fall hade riskerat att få träffa sina avgöranden på ett bristfälligt underlag om exempelvis storleken av de ekonomiska fördelar som brottet har gett eller hade kunnat ge upphov till (prop. 1985/86:23 s. 54).

Vi har i avsnitt 7.2 redogjort för hur vi ser på körkortsingripandets karaktär när ingripandet sker på grund av brott. Enligt vår uppfattning talar övervägande skäl för att körkortsingripandet till sin natur är en straffrättslig reaktion. Både körkortsingripandet och de straffrättsliga påföljderna syftar ytterst till att motverka farliga eller av andra skäl icke önskvärda beteenden. I båda fallen är det dessutom fråga om en sanktion som följer av att den tilltalade har överträtt en straffbestämmelse. Vi menar att dessa omständigheter talar för att frågan om körkortsingripande skall kunna prövas av domstol utan krav på föregående yrkande. Det är dessutom en straffprocessuell huvudprincip att domstolen även utan yrkande skall pröva frågan om särskild rättsverkan av brott. Det är enligt vår mening av särskilt intresse att frågan om utvisning kan och bör tas upp ex officio av domstolen. Det finns visserligen en viktig skillnad mellan utvisnings- och körkortsfrågan i så motto att åklagaren aldrig har befogenhet att själv besluta om utvisning. Det skulle kunna ifrågasättas om det är lämpligt att domstolen kan aktualisera ett körkortsingripande som åklagaren inte skulle ha tagit upp i ett strafföreläggande. Denna omständighet är emellertid, enligt vår uppfattning, inte tillräcklig för att frågå den huvudprincip som gäller för flertalet former av särskild rättsverkan. Enligt vår bedömning torde det endast undantagsvis bli aktuellt att frågan om körkortsingripande väcks av domstolen. I sammanhanget kan nämnas att det är relativt ovanligt att en domstol självmant väcker

frågan om utvisning. Det torde vara än mer ovanligt att så sker beträffande förverkande.

## 14.2 Domstolens sammansättning

Bestämmelsen om s.k. endomarkkompetens i 1 kap. 3 b § RB skall gälla utan hinder av att fråga om körkortsingripande prövas i målet. Notarie kan med stöd av 19 § TI förordnas att handlägga brottmål i vilket ingår fråga om prickning eller förarförbud i högst sex månader. I särskilda fall kan notarie förordnas att handlägga ett visst trafikmål där längre förarförbud kan komma i fråga.

I avsnitt 2.12 och 3.1.3 redogör vi för vissa av de behörighetsregler som gäller i länsrätt respektive tingsrätt. Bestämmelsen i 1 kap. 3 b § RB om tingsrättens sammansättning i brottmål skall gälla även när brottmålet innefattar fråga om körkortsingripande. Huvudregeln skall således vara att tingsrätten i sådana mål skall bestå av en lagfaren domare och tre nämndemän. Av nu gällande bestämmelse följer att tingsrätten i vissa mål är domför utan nämndemän. Så är fallet om det i lag inte är föreskrivet svårare straff för brottet än böter eller fängelse i högst sex månader och om det samtidigt inte finns anledning att döma till annan påföljd än böter eller att besluta om företagsbot. Denna s.k. endomarkkompetens gäller även om brottmålet innefattar prövning av frågor om förverkande eller annan särskild rättsverkan än företagsbot. I förarbetena till bestämmelsen framhålls att det i regel är fråga om förhållandevis okomplicerade brottmål, i vilka omfattande eller mer svårbedömd bevisning sällan förekommer (prop. 1982/83:41 s. 24). Enligt vår uppfattning bör den omständigheten att fråga om körkortsingripande är aktuell inte begränsa möjligheten att avgöra brottmål utan nämndemän. Vi föreslår därför att endomarkkompetensen enligt nuvarande regler skall gälla utan hinder av att det i målet ingår sådan fråga.

Det finns i sammanhanget skäl att erinra om att endomarkkompetensen inte gäller notarier. Nämndemän skall alltid delta när brottmål handläggs av notarie. Enligt bestämmelserna i tingsrättsinstruktionen (1996:381) kan notarie förordnas att avgöra i första hand mål om brott för vilket inte är föreskrivet svårare straff än böter. Även andra mål kan komma i fråga efter särskild lämplighetsprövning. De mål som handläggs av notarie gäller ofta trafikrelaterade brott, i vilka således fråga om körkortsingripande kan bli aktuell. Enligt vår uppfattning är det angeläget att notarier även i fortsättningen kan förordnas att på eget

ansvar handlägga dessa mål. Det kan i sammanhanget framhållas att notarier i länsrätt för närvarande handlägger en inte oväsentlig del av målen om körkortsåterkallelse.

Vi föreslår att den möjlighet att förordna notarie att handlägga brottmål som föreligger enligt nuvarande regler i princip skall gälla även när fråga om körkortsingripande är aktuell i målet. I sammanhanget måste emellertid beaktas att ett ingripande i form av förarförbud kan medföra kännbara konsekvenser för den enskilde. Vi menar därför att det finns anledning att begränsa möjligheten att förordna notarier, när förarförbud av viss längd kan komma i fråga. Vi föreslår att notarie som har tjänstgjort minst ett år samt bedöms ha tillräcklig erfarenhet och i övrigt vara lämplig skall kunna förordnas att på eget ansvar handlägga mål där det är aktuellt med prickning eller förarförbud i högst sex månader. Därjämte bör i särskilda fall notarie kunna med stöd av 20 § TI förordnas att på eget ansvar handlägga ett trafikmål där längre förarförbud kan komma i fråga. Den nuvarande möjligheten att låta notarie handlägga mål om exempelvis vårdslöshet i trafik bör gälla utan hinder av att det i målet ingår att pröva fråga om körkortsingripande.

Den föreslagna möjligheten att förordna notarier förutsätter att man kan göra en förhandsbedömning av vilket körkortsingripande som kan bli aktuellt i målet. Bedömningen måste därvid av naturliga skäl bygga på en tämligen summarisk granskning av förhållandena i det enskilda fallet. Ett liknande förfarande tillämpas när domstolen i förväg prövar om brottmål kan avgöras av ensamdomare enligt 1 kap. 3 b § andra stycket RB och när domstolen prövar om målet kan avgöras i den tilltalades utelämnade med stöd av 46 kap. 15 § andra stycket 1 RB.

I sammanhanget bör framhållas att den nuvarande ordningen för körkortsingripanden på grund av brott innebär att spärrtiden sällan överstiger sex månader, när återkallelsen grundas på upprepade förseelser (5 kap. 3 § 3 KKL) eller på exempelvis en hastighetsöverträdelse, brott mot stopplik eller liknande brott mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel (5 kap. 3 § 4 KKL). Vårt förslag innebär således att notarier i tingsrätt även fortsättningsvis kan förordnas att handlägga mål om brott av nu angivet slag. När det gäller hastighetsöverträdelse innebär nuvarande praxis att det bara är i rena undantagsfall som spärrtiden bestäms till sex månader eller mer. Det är då fråga om hastighetsöverträdelser som ligger nära att bedömas som vårdslöshet i trafik. Som exempel kan nämnas hastighetsöverträdelse med 60 km/tim eller mer på 30-sträcka eller överskridande med mer än 70 km/tim på 50–110-väg. Det kan nämnas att det under år 1997 meddelades närmare 11 700 beslut om återkallelse på grund av brott

mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel. I enbart 190 av dessa bestämdes spärrtiden till mer än sex månader.

I dag handläggs en del av körkortsmålen i länsrätt av notarier. Som framgår av redogörelsen i avsnitt 2.12 avgjordes under år 1998 sammanlagt 815 sådana mål av notarier. Det kan jämföras med att antalet brottmål som avgjordes av notarie i tingsrätt under perioden 1995–1999 varierade mellan drygt 7 600 och knappt 9 800 per år. Merparten av dessa mål avsåg trafikbrott av det slag som kan föranleda ett körkortsingripande. Våra förslag i denna del medför att frågor om körkortsingripande kommer att prövas av notarier i betydligt större utsträckning än enligt nuvarande ordning.

För närvarande tillämpas ett förfarande med generella förordnanden av tingsnotarier med stöd av 19 § TI. Förfarandet innebär att notarien förordnas att på eget ansvar handlägga mål som endast rör brott för vilket inte är stadgat svårare straff än böter. Förordnandet är inte begränsat till ett specifikt mål utan gäller generellt. Vid i vart fall de större tingsrätterna gäller att inkommande notariemål lottas direkt på en särskild rotel, där de handläggs av notarie. Utöver generella förordnanden förekommer att notarier förordnas med stöd av 20 § TI att handlägga ett visst brottmål.

I länsrätterna gäller delvis en annan ordning. Precis som i tingsrätt gäller notariens förordnande generellt för en viss målkategori. Däremot lottas varje mål på en rotelinnehavare, vilken efter prövning i varje särskilt fall får avgöra om målet är av sådan art att det kan handläggas av en notarie. Allmänt gäller att notarie får handlägga endast mål av enkel beskaffenhet som inte kräver särskild erfarenhet. För körkortsmålen del anses gälla att notarie inte bör på eget ansvar handlägga mål i vilket det är aktuellt med spärrtid om två år eller mer eller mål i vilket det är tveksamt om körkortsingripandet skall ske i form av varning eller återkallelse.

Som vi framhåller ovan innebär våra förslag att körkortsingripanden kommer att handläggas av notarier i större utsträckning än vad som nu är fallet. Det gäller framför allt då det enligt nuvarande ordning står och väger mellan varning och körkortsåterkallelse. Vi menar att lämpligheten i denna utökade användning av notarier måste bedömas mot bakgrund av våra förslag i övrigt, vilka kommer att leda till att körkortsfrågan blir mer förutsebar och därmed lättare att avgöra. Körkortsingripandet skall bestämmas med ledning av straffrättsliga överväganden av det slag som notarien skall göra redan vid fastställandet av bötesstraffet. Härtill kommer att Riksåklagaren skall få i uppdrag att fastställa föreskrifter för de körkortsingripanden som handläggs i den summariska straffprocessen. Dessa föreskrifter bör kunna tjäna

som vägledning när frågan om körkortsingripande handläggs av notarie i tingsrätt.

### 14.3 Personutredning

Vid huvudförhandlingen skall förebringas erforderlig utredning om den tilltalades personliga förhållanden med avseende på körkorts-innehavet.

I 46 kap. 9 § RB finns bestämmelser om den personutredning som skall finnas i brottmål. Vid huvudförhandlingen skall förebringas utredning om tidigare straff, som den tilltalade dömts till, och om hans levnadsomständigheter och andra personliga förhållanden, som kan antas vara av betydelse. Denna personutredning behöver dock finnas bara om det kan antas att påföljden kommer att bli annan än böter eller om det annars finns särskilda skäl. Utredningen om den tilltalades person presenteras genom föredragning av det skriftliga materialet och genom frågor till i första hand den tilltalade själv.

Viss utredning om den tilltalades person skall ingå i förundersökningsprotokollet, vilket enligt 45 kap. 7 § RB skall ges in till rätten när åtal väcks eller så snart som möjligt därefter. Enligt nuvarande ordning ger åklagaren in exempelvis utdrag ur folkbokföringsregistret och ibland också utdrag ur kriminalregistret. Det förekommer att han dessutom ger in utdrag ur körkortsregistret, när en person som har eller har haft körkort åtalas för trafikbrott.

Prövningen av körkortsfrågan i brottmål förutsätter att domstolen har tillgång till erforderliga uppgifter om den tilltalades personliga förhållanden. Det gäller uppgifter av det slag som skall finnas tillgängliga vid utfärdandet av ordningsbots- och strafföreläggande, jfr. avsnitt 13.1.2. Erforderliga registerutdrag kan ges in till rätten av åklagaren när han ansöker om stämning. Det bör dock framhållas att tillgången till olika register och annan information är ett område som är under utveckling. Ordningen för domstolens inhämtande av ifrågasvarande uppgifter måste självfallet anpassas efter den verklighet som råder vid en överflyttning av körkortsingripanden till straffprocessen. Det saknas därför skäl att i detta sammanhang närmare föreslå hur detta förfarande bör utformas.

I vissa fall kan det vara behövligt att inhämta närmare uppgifter om den tilltalades personliga förhållanden. Det kan gälla exempelvis hans behov av att kunna köra bil. Det framstår som självklart att den som vill göra gällande att han har ett särskilt stort behov av att kunna köra

själv bör lämna uppgifter om de förhållanden som medför behovet. I allmänhet bör de uppgifter som körkortshavaren lämnar vid huvudförhandlingen vara tillräckliga, men ingenting hindrar att domstolen, som alltid har ett övergripande ansvar för att erforderlig personutredning förebringas i målet, under handläggningen bereder körkortshavaren tillfälle att skriftligen redogöra för sina personliga förhållanden av betydelse i sammanhanget. Undantagsvis kan det finnas behov av ytterligare utredning. Den bör i så fall kunna tillhandahållas genom den personutredning som rätten ibland inhämtar från frivårdsmyndighet med stöd av lag (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m.

#### 14.4 Körkortshavarens utevaro från huvudförhandling

Möjligheten att avgöra brottmål i den tilltalades utevaro påverkas inte av att fråga om körkortsingripande prövas i målet.

I 46 kap. 15 § RB behandlas den situationen att den tilltalade uteblir från huvudförhandling i brottmål. Av paragrafens andra stycke framgår när målet kan avgöras trots hans utevaro. En allmän förutsättning är att saken kan utredas tillfredsställande. Därutöver skall åtminstone ett av tre i bestämmelsen angivna villkor vara uppfyllt. Ett sådant är att det inte finns anledning att döma till annan påföljd än böter, fängelse i högst tre månader, villkorlig dom eller skyddstillsyn eller sådana påföljder i förening.

Frågan om allmän domstol skall kunna avgöra körkortsfrågan i den tilltalades utevaro behandlades av Trafikmålskommittén (SOU 1972:70 s. 149 f.) och av 1976 års Körkortsutredning (SOU 1978:27 s. 115 ff.). Trafikmålskommittén menade att en bedömning av den tilltalades person ingick som ett viktigt led i beslutsfattandet vid körkortsingripande, men att detta intresse måste vägas mot de olägenheter som ett krav på personlig inställelse kan innebära för den enskilde. Kommittén fann att krav på personlig inställelse i princip borde gälla, men att undantag från denna huvudregel borde vara möjligt, när beslut om körkortsspärr i högst tre månader meddelades. – Som framgår av redogörelsen i kapitel 4 föregicks 1976 års Körkortsutredning av att riksdagen hade uttalat att allmän domstol borde besluta om körkortsåterkallelse vid vissa allvarliga trafikbrott. Körkortsutredningen framhöll att möjligheten att döma den tilltalade i hans utevaro var ganska beskurna i de aktuella trafikmålen. I princip skulle möjligheten

kunna utnyttjas endast vid lindrigare fall av rattonykterhet och erkända smitningar av mindre allvarligt slag. Utredningen menade att spärrtiden i dessa fall skulle bli förhållandevis kort och att något undantag från den dåvarande huvudregeln i 46 kap. 15 § andra stycket RB knappast var nödvändigt för att möjliggöra prövning av körkortsfrågan i dessa mål.

Det finns anledning att erinra om att inställda domstolsförhandlingar medför onödiga kostnader och andra olägenheter för både domstolen och för dem som kallats till förhandlingen. Bestämmelsen i 46 kap. 15 § RB syftar bl.a. till att motverka dessa olägenheter. Enligt vår uppfattning måste det vara möjligt att i den tilltalades utevaro avgöra också brottmål i vilka fråga om körkortsingripande prövas. Samtidigt bör det övervägas om denna möjlighet bör begränsas med hänsyn till att främst beslut om längre förarförbud kan medföra kännbara konsekvenser för den enskilde. Det finns därvid anledning att erinra om att den nuvarande bestämmelsen i 46 kap. 15 § RB ger utrymme för att i den tilltalades utevaro döma till böter, villkorlig dom, skyddstillsyn eller sådana påföljder i förening. Har den tilltalade tidigare uteblivit från huvudförhandling i målet kan domstolen dessutom döma till fängelse i högst tre månader. Enligt vår uppfattning måste i vart fall fängelse och skyddstillsyn anses betydligt mer ingripande än beslut om förarförbud. Vår slutsats blir därför att det saknas skäl att begränsa tillämpligheten av 46 kap. 15 § RB i mål där fråga om körkortsingripande prövas.

## 14.5 Domstolens avgörande

Beslut om körkortsingripande skall tas in i domen. Möjligheten att utfärda dom i förenklad form påverkas inte av att sådant beslut innefattas i domen. Är det fråga om förarförbud, måste domen delges med körkortshavaren, om den inte har avkunnats i hans närvaro.

I 30 kap. RB finns bestämmelser om dom och beslut i brottmål. Enligt vår uppfattning kan körkortsingripanden på grund av brott föras över till straffprocessen utan ändringar i kapitlets bestämmelser. Beslutet om körkortsingripande skall självfallet tas in i domen.

I sammanhanget bör bestämmelsen i 30 kap. 6 § RB nämnas. Den ger möjlighet att utfärda dom i förenklad form, s.k. blankettdom, om den tilltalade har erkänt gärningen och påföljden bestäms till annat än fängelse eller slutna ungdomsvård eller till fängelse i högst sex



månader. En dom i förenklad form innehåller inga egentliga domskäl. Förfarandet kan användas utan hinder av att domen innehåller beslut om särskild rättsverkan som exempelvis förverkande. Däremot torde en fullständig dom oftast utfärdas när domstolen har att ta ställning i en fråga om utvisning. Av bestämmelsens andra stycke följer att förenklad dom kan användas också när det i målet förs talan om enskilt anspråk i anledning av brott, om den tilltalade medger anspråket eller om rätten finner saken uppenbar.

Enligt förarbetena syftar bestämmelsen i 30 kap. 6 § RB till att förenkla domskrivningen i brottmål när varken parter eller andra har något befogat intresse av att få en fullständig dom i skriftlig form. Av motivuttalanden framgår att domen inte får utfärdas i förenklad form, om bedömningen av gärningen är tveksam. Påföljdsfrågan måste vara klar och parterna måste kunna förväntas godta den valda påföljden.

Enligt vår uppfattning saknas skäl att begränsa möjligheten för domstol att utfärda dom i förenklad form av det skälet att domen innehåller beslut om körkortsingripande. Är förutsättningarna i övrigt uppfyllda, bör domstolen kunna utfärda en s.k. blankettdom, när körkortsfrågan är av förhållandevis enkel beskaffenhet och det dessutom kan antas att parterna kommer att godta ingripandet. I sammanhanget kan nämnas att bestämmelserna om domskrivning är föremål för översyn. Den 1 juli 1999 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att se över processen i allmän domstol (dir. 1999:62). I direktiven pekar regeringen bl.a. på behovet av att reformera reglerna för domskrivning. Utredaren skall undersöka om det går att underlätta domstolarnas arbete genom ett system där avgörandet inte skrivs ut fullständigt då varken parterna eller någon annan har behov av det.

Enligt bestämmelsen i 30 kap. 7 § sjätte stycket RB skall, när ett mål har avgjorts, parterna snarast underrättas skriftligen om utgången i målet. Underrättelseskyldigheten fullgörs genom att part utan formell delgivning tillställs en kopia av domen. Fråga är om en överföring av körkortsingripanden till straffprocessen medför att brottmålsdomar med beslut om förarförbud måste delges med den dömde, när domen inte har avkunnats i hans närvaro. Frågan är av intresse mot bakgrund av dels reglerna om olovlig körning, dels vårt förslag om när beslut om förarförbud skall börja att gälla, se avsnitt 12.3.

Av 3 § TBL framgår att den som uppsåtligen för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad därtill skall dömas för olovlig körning. Som framgår av bl.a. rättsfallet NJA 1986 s. 392 förutsätter straffansvar för detta brott att rekvisitet "utan att vara berättigad" omfattas av gärningsmannens uppsåt. Straffbarhet kan således inte inträda redan vid oaktsamhet i detta hänseende. Det är bl.a. mot denna

bakgrund som bestämmelsen i 7 kap. 7 § KKL skall ses. Den föreskriver att beslut om körkortsingripande skall delges den som beslutet rör. Enligt vår uppfattning måste i princip motsvarande gälla för brottmålsdomar som innefattar ett beslut om förarförbud. Detta följer av kravet på uppsåt i ovan angivet avseende. Brottmålsdomen måste således delges med den dömde enligt bestämmelserna i delgivningslagen (1970:428), såvida inte domen har avkunnats i hans närvaro. Vårt ställningstagande skulle kunna ifrågasättas mot bakgrund av att brottmålet avgörs efter huvudförhandling till vilken den tilltalade har delgivits kallelse. Det skulle därför kunna hävdas att den dömde känt till att huvudförhandlingen skulle äga rum och att han därför inte behöver delges den dom som eventuellt avkunnades vid förhandlingen. Vi anser emellertid att denna omständighet inte utgör skäl att frånga kravet på delgivning.

I sammanhanget finns skäl att framhålla möjligheten att använda s.k. förenklad delgivning enligt 3 a § delgivningslagen (1970:428). Förfarandet bygger på tanken att den som känner till att ett mål eller ärende pågår vid exempelvis en domstol bör bevaka sin post och underrätta domstolen om eventuella adressändringar och liknande. Den som har inlett ett mål och den som har delgivits vid något tillfälle i målet kan därefter delges genom att ett vanligt brev skickas med posten till hans senast kända adress. Någon dag senare skall domstolen dessutom skicka ett meddelande om det första brevet. Delgivning skall i princip anses ha skett två veckor efter det att meddelandet skickades. Förfarandet innebär att det skapas en presumtion för att mottagaren är delgiven. Enligt vår uppfattning är det av bl.a. samhällsekonomiska skäl angeläget att förfarandet med förenklad delgivning används för att delge domar med beslut om förarförbud.

## 14.6 Rätten att överklaga

Tingsrätts beslut om körkortsingripande kan överklagas till hovrätt enligt reglerna i 49 kap. RB. Huruvida prövningstillstånd krävs avgörs av den straffrättsliga påföljden.

I 49 kap. RB finns bestämmelser om rätten att överklaga domar och beslut som meddelats av tingsrätt. Kapitlet gäller såväl avgöranden i brottmål och tvistemål som beslut i ärenden som handläggs enligt reglerna i rättegångsbalken. Kapitlets bestämmelser behandlar huvudsakligen i vilka fall och vid vilken tidpunkt som överklagande får ske samt frågor om prövningstillstånd.

Tingsrättens beslut om körkortsingripande skall kunna överklagas till hovrätt enligt reglerna i 49 kap. RB. Det gäller oavsett om beslutet avser prickning eller förarförbud. Fråga är om och i så fall i vilken utsträckning det bör krävas prövningstillstånd för att hovrätt skall pröva det överklagade beslutet.

Enligt 49 kap. 13 § RB krävs i brottmål prövningstillstånd för att hovrätten skall pröva en tingsrätts dom genom vilken den tilltalade inte dömts till annan påföljd än böter. Detsamma gäller om han har frikänts från ansvar för brott för vilket det inte är föreskrivet svårare straff än fängelse i sex månader. Kravet på prövningstillstånd gäller även beslut som får överklagas endast i samband med överklagande av dom. Av bestämmelsen i 49 kap. 14 § framgår under vilka förutsättningar som hovrätten får meddela prövningstillstånd.

Enligt förarbetena till 49 kap. 13 § RB följer det av paragrafens formulering att det krävs prövningstillstånd även om tingsrätten har beslutat om t.ex. förverkande samtidigt som den bestämt påföljden till böter (prop. 1992/93:216 s. 89). Detta anses följa av att förverkandet inte utgör en påföljd i paragrafens mening. Detsamma synes gälla andra frågor som hör till ansvarsfrågan utan att utgöra påföljd, t.ex. frågor om företagsbot eller annan särskild rättsverkan. (I princip skulle även beslut om utvisning behandlas på samma sätt, men enligt 4 kap. 7 § utlänningslagen (1989:529) får en utlänning utvisas bara om han döms till svårare straff än böter.) Enligt departementschefen omfattar kravet på prövningstillstånd alla frågor som har avgjorts genom domen, oavsett om domen överklagas i påföljdsdelen eller ej.

Av 49 kap. 13 § femte stycket RB följer genom en hänvisning till 54 kap. 11 § tredje stycket RB att om en ansvarsfråga tas upp till prövning, hela ansvarsfrågan beträffande den gärning som överklagandet avser blir föremål för hovrättens prövning. Det är således inte möjligt att inom ramen för ett överklagande begränsa ett prövningstillstånd till att gälla endast påföljden eller t.ex. ett beslut om förverkande.

Av det hittills sagda följer att det är den straffrättsliga påföljden som avgör huruvida det krävs prövningstillstånd eller ej. Har tingsrätten bestämt påföljden till böter, fordras prövningstillstånd även om tingsrätten i domen beslutat om exempelvis förverkande eller annan särskild rättsverkan av brottet. Enligt vår uppfattning bör i princip detsamma gälla när brottmålsdomen innehåller ett beslut om körkortsingripande. Därvid finns anledning att erinra om bakgrunden till reglerna om prövningstillstånd. Hovrätternas främsta uppgift har ansetts vara att, efter en kontroll av den materiella riktigheten i tingsrättens avgörande, rätta eventuella felaktigheter i avgörandet. Hovrätterna skall därutöver kontrollera om tingsrätterna handlägger

målen korrekt i formellt hänseende och ha ett ansvar för rättsbildningen.

Körkortsingripande i form av förarförbud kan i vissa fall innebära betydande olägenheter för den enskilde. Det kan därför ifrågasättas om kravet på prövningstillstånd skall gälla också vid förarförbud som överstiger en viss längd. Frågan bör ses mot bakgrund av vad som sägs ovan om bakgrunden till reglerna om prövningstillstånd. Därjämte finns anledning att beakta bestämmelsen i 49 kap. 14 § andra punkten RB, av vilken följer att prövningstillstånd får meddelas, om det finns anledning att ändra det slut som tingsrätten kommit till. Denna s.k. ändringsdispens har ansetts vara den centrala dispensgrunden (prop. 1996/97:131 s. 56 f.). I propositionen behandlades frågan hur sannolikt det bör vara att en prövning av saken i hovrätten skulle leda till en ändring av tingsrättens avgörande för att ändringsdispens skall beviljas. Regeringen framhöll som sin bestämda uppfattning att detta krav bör vara lågt. Det skall räcka att hovrätten finner anledning att betvivla utgångens riktighet för att prövningstillstånd skall meddelas. Således gäller att alla avgöranden som bedöms som tveksamma skall tas upp till prövning.

Enligt vår uppfattning innebär möjligheten till ändringsdispens att det saknas anledning att begränsa kravet på prövningstillstånd för de fall brottmålsdomen innehåller beslut om förarförbud. Det gäller också vid längre förarförbud. När det gäller frågan om förarförbudets längd finns det anledning att beröra möjligheterna till ändringsdispens i straffmättningsfrågor. I båda fallen är det fråga om ett slags skälighetsprövning, vilket inte sällan gör det svårt att beteckna en viss bedömning som den enda riktiga. I ovan nämnda proposition framhöll regeringen att den omständigheten att hovrätten för sin del kanske skulle ha valt ett något lägre eller högre straff än tingsrätten inte innebär att tingsrättens avgörande skall betecknas som felaktigt eller materiellt oriktigt och därför föranleda prövningstillstånd. Regeringen framhöll vidare att vid en viss punkt, om tingsrättens straffmätning i mer avsevärd mån avviker från vad hovrätten anser att brottet bör föranleda, kan det däremot finnas anledning för hovrätten att ifrågasätta en ändring av tingsrättens avgörande. Enligt vår uppfattning bör samma synsätt kunna accepteras när det är fråga om förarförbud.

## 15 Handläggning av beslut om tillfälligt förarförbud

### 15.1 Inledning

I avsnitt 2.6 redogör vi för den nuvarande ordningen för omhändertagande av körkort. I korthet gäller att körkortet skall omhändertas av polis eller åklagare, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas på grund av grov vårdslöshet i trafik, rattfylleribrott eller på grund av brott mot regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt. Detsamma gäller när körkortshavaren har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller annat ämne vid förandet av motordrivet fordon eller spårvagn. Omhändertagande skall dessutom ske om körkortshavaren av medicinska skäl kan antas utgöra en trafikfara eller om körkortet är ogiltigt. Under år 1998 omhändertogs drygt 19 000 körkort. Beslutet om omhändertagande skall inom 48 timmar sändas till länsstyrelsen, som utan dröjsmål skall pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka till körkortshavaren. Körkortet skall återkallas tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att återkallas på någon av de grunder som anges i 5 kap. 3 § 1–7 KKL. Grundas beslutet på misstanke om brottslig gärning, skall beslutets giltighetstid begränsas enligt vad som gäller för spärrtid. Under år 1998 meddelades knappt 13 500 interimistiska beslut om återkallelse.

I avsnitt 10.6 föreslår vi att institutet omhändertagande skall avskaffas såvitt gäller ingripanden som grundas på misstanke om trafikbrott. Ingripandet skall i stället ske i form av ett beslut om tillfälligt förarförbud. Våra överväganden i detta kapitel bygger på den föreslagna benämningen.

## 15.2 Beslut om tillfälligt förarförbud

Beslut om tillfälligt förarförbud skall kunna meddelas av polis och åklagare. Om beslutet meddelas i omedelbar anslutning till trafikbrottet, skall körkortshavaren kunna ges rätt att köra vidare under en begränsad tid.

Beslut om tillfälligt förarförbud skall meddelas i de situationer som i dag föranleder ett beslut om omhändertagande på grund av misstanke om brott och som anges i 5 kap. 7 § 2 KKL. Tillfälligt förarförbud skall således beslutas, om det på sannolika skäl kan antas att körkortshavaren kommer att få förarförbud på grund av grov vårdslöshet i trafik, rattfylleribrott eller på grund av brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Detsamma gäller om det på sannolika skäl kan antas att körkortshavaren kommer att få förarförbud på grund av att han överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, brutit mot stopplik, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt.

Beslut om tillfälligt förarförbud skall meddelas på i princip samma sätt som beslut om omhändertaganden enligt nuvarande ordning (jfr 7 kap. 4 § KKL). Det innebär att beslutet skall meddelas av polismyndighet eller åklagare. I flertalet fall kommer beslutet att meddelas av polis i direkt anslutning till det trafikbrott som föranleder ingripandet.

Enligt den nuvarande ordningen kan den som har fått sitt körkort omhändertaget medges rätt att fortsätta att köra under 48 timmar närmast efter omhändertagandet, om detta har skett på grund av brott som avses i 5 kap. 3 § 4 KKL (brott mot regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt). Möjligheten att medge rätt att fortsätta att köra har motiverats med de praktiska problem som uppkommer när ett beslut om omhändertagande meddelas på platsen för ett trafikbrott. Att inte låta föraren köra från platsen skulle i många fall medföra betydande praktiska svårigheter, såväl för polisen som för andra trafikanter och den felande. Detsamma gäller givetvis vid beslut om tillfälligt förarförbud. Vi föreslår därför att den som har meddelats ett sådant beslut skall kunna medges rätt att fortsätta att köra under 48 timmar närmast efter ingripandet. Liksom enligt nuvarande ordning skall ett sådant medgivande kunna ges, om det är fråga om ett ingripande på grund av trafikbrott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 4 KKL. Vi vill dock påminna om de principiella problem som 48-timmarsregeln medför, se avsnitt 7.1.1 och 7.2.1.

## 15.3 Prövning av beslut om tillfälligt förarförbud

Beslut om tillfälligt förarförbud som har meddelats av polismyndighet får överklagas till åklagare. Beslut som har meddelats av åklagare får överklagas till allmän domstol. Den som vill överklaga får göra det utan någon begränsning i tiden. Överklagandet skall göras skriftligen. Polismyndighet och åklagare kan ompröva sitt beslut enligt bestämmelserna i förvaltningslagen.

Överklagade beslut om tillfälligt förarförbud skall handläggas i domstol enligt reglerna i rättegångsbalken om handläggningen av s.k. bötesmål. I körkortslagen införs dock vissa särskilda bestämmelser. De innebär bl.a. att överklagandet i allmänhet prövas efter skriftlig handläggning.

Överklagade beslut om tillfälligt förarförbud skall prövas skyndsamt.

Reglerna för prövning av beslut om tillfälligt förarförbud måste bestämmas med hänsyn till olika och delvis motstridiga intressen. Det är främst kravet på rättssäkerhet och behovet av en ändamålsenlig resursanvändning hos de straffprocessuella myndigheterna och de allmänna domstolarna som är svåra att förena. Svårigheten förstärks av den omfattande användningen av interimistiska körkortsingripanden. I sammanhanget bör framhållas att ett genomförande av våra förslag skulle innebära att antalet beslut om tillfälligt förarförbud troligen skulle bli lägre än antalet körkortsomhändertaganden enligt nuvarande ordning. Detta följer som en direkt konsekvens av möjligheten att avgöra körkortsingripandet inom ramen för förfarandet med ordningsbot. Om körkortshavaren godkänner ordningsbotsföreläggandet, är körkortsfrågan avgjord och något interimistiskt beslut om förarförbud behövs således inte.

### 15.3.1 När skall interimistiska beslut om förarförbud prövas?

En första fråga gäller vad som skall krävas för att ett interimistiskt beslut om förarförbud skall bli föremål för prövning. Som framgår ovan innebär den nuvarande ordningen att samtliga beslut om omhändertagande skall överlämnas till länsstyrelsen för prövning. Det krävs således inte att körkortshavaren överklagar beslutet eller på annat

sätt initierar prövningen. Enligt vår uppfattning skulle en motsvarande ordning beträffande beslut om tillfälligt förarförbud innebära en alltför stor belastning på de straffprocessuella myndigheterna och tingsrätterna. Vi menar dessutom att det inte är orimligt att kräva något slags initiativ från den som vill att beslutet skall prövas. Vi föreslår därför att beslut om tillfälligt förarförbud skall prövas bara om körkortshavaren överklagar beslutet.

Det kan nämnas att motsvarande gäller i andra liknande sammanhang. Så gäller exempelvis enligt 27 kap. 6 § RB att den som har drabbats av ett beslag, som har verkställts utan rättsens förordnande, får begära rättsens prövning. Utan en sådan begäran sker inte någon prövning av det beslagsbeslut som meddelats av undersökningsledaren eller av åklagaren. En liknande ordning gäller vid beslut om reseförbud enligt bestämmelsen i 25 kap. 5 § RB. Vårt förslag bör ses också mot bakgrund av att det enligt nuvarande ordning är mycket ovanligt att polisens beslut om omhändertagande ändras av länsstyrelserna. Vi har tidigare nämnt att antalet omhändertaganden uppgick till drygt 19 000 under år 1998. Under samma år upphävdes endast 365 sådana beslut.

### 15.3.2 Instansordningen

Instansordningen för prövningen av överklagade beslut om tillfälligt förarförbud kan utformas på flera olika sätt. Polismyndighet, åklagare och allmän domstol kan på olika sätt ta del i handläggningen. Hur uppgifterna skall fördelas måste avgöras mot bakgrund av såväl kravet på rättssäkerhet som intresset av en effektiv resursanvändning. Enligt vår uppfattning ligger i kravet på rättssäkerhet att det alltid måste vara möjligt att få beslutet prövat i domstol. Det kan i sammanhanget dock nämnas att ett sådant krav inte alltid följer av Europakonventionen, se avsnitt 6.1.2.

Beslut om tillfälligt förarförbud, som har meddelats av polis, bör emellertid inte få överklagas direkt till domstol. En sådan ordning skulle med tanke på den betydande ärendemängden medföra en belastning på tingsrätterna som inte skulle vara samhällsekonomiskt försvarbar. Därvid finns skäl att åter uppmärksamma den låga ändringsfrekvens som för närvarande gäller vid länsstyrelsernas prövning av beslut om omhändertaganden. Det saknas skäl att tro att beslut om tillfälligt förarförbud kommer att ändras i väsentligt större omfattning.

Av det hittills sagda följer att polisens beslut om tillfälligt förarförbud bör prövas antingen av polismyndigheten eller av åklagare. En prövning av polismyndigheten skulle innebära att frågan under-



ställdes en överordnad tjänsteman i befälsställning. Vid valet mellan polismyndighet och åklagare finns skäl att beakta den omständigheten att merparten av de trafikbrott som föranleder ett körkortsingripande är av sådan beskaffenhet att förundersökningen vanligen färdigställs i omedelbar anslutning till polisingripandet eller i vart fall senare samma dag eller dagen därpå. När förundersökningen har slutförts, överlämnas ärendet till åklagare för bedömning. Samtliga de gärningar som är aktuella kan också antas bli handlagda av åklagare i något skede. Det framstår därför som rimligt att åklagaren skall pröva överklagandet av polisens beslut om tillfälligt förarförbud. På så sätt säkerställs en enhetlig bedömning i åtalsfrågan och i prövningen av det överklagade beslutet.

### 15.3.3 Hur man överklagar och polismyndighetens omprövning

Reglerna för hur beslut om tillfälligt förarförbud överklagas till åklagare kan delvis utformas i enlighet med vad som gäller enligt nuvarande ordning för överklagande av länsstyrelsens interimistiska beslut om körkortsåterkallelse. Det innebär att överklagandet skall ske skriftligen. Av överklagandet måste självfallet framgå vilket beslut som avses och vilken ändring som körkortshavaren begär. Han kan exempelvis yrka att beslutet omedelbart skall upphävas eller att dess giltighetstid skall sättas ned. Körkortshavaren bör dessutom ange de omständigheter som han vill anföra till stöd för sitt yrkande.

En särskild fråga gäller om rätten att överklaga skall vara inskränkt till viss tid. Generellt gäller för straffprocessuella tvångsmedel att de kan överklagas utan begränsning i tiden. Så är fallet beträffande exempelvis beslut om att någon skall vara häktad, tillstånd till restriktioner enligt 24 kap. 5 a § RB och beslut om reseförbud. Vi menar att detsamma bör gälla beslut om tillfälligt förarförbud.

Överklagandet skall ställas till åklagaren, men ges in till den polismyndighet som har meddelat det interimistiska beslutet. En särskild fråga gäller polismyndighetens möjlighet att ändra det överklagade beslutet. Förvaltningslagen (1986:223) innehåller en särskild bestämmelse om omprövning av beslut (27 §). Finner en myndighet att ett beslut, som den har meddelat som första instans, är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av annan anledning, skall myndigheten ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Enligt bestämmelsen i 28 § FL förfaller ett överklagande av en myndighets beslut, om myndigheten själv ändrar beslutet så som klaganden begär. Ändrar

myndigheten beslutet på annat sätt, skall överklagandet anses omfatta det nya beslutet.

Vi menar att såväl processekonomiska skäl som intresset av att felaktiga beslut rättas så snabbt som möjligt talar för att polismyndigheten bör kunna ändra överklagade beslut om tillfälligt förarförbud som är uppenbart felaktiga. Fråga är dock om det kan ske med stöd av den nuvarande regleringen i förvaltningslagen, vilken i princip gäller för den verksamhet som bedrivs vid polismyndigheterna. I 32 § FL görs emellertid det betydelsefulla undantaget att bestämmelserna i 8–30 §§ FL inte gäller i polismyndigheternas brottsbekämpande verksamhet. Av förarbetena till bestämmelsen följer att undantaget i 32 § FL omfattar polismyndigheternas verksamhet till förekommande eller beivrande av brott. Det kan gälla exempelvis den brottsförebyggande verksamheten, huvuddelen av övervakningsverksamheten samt spanings- och utredningsverksamheten. Frågor om tillfälligt förarförbud skulle utgöra ett nytt inslag i polismyndigheternas verksamhet och det kan diskuteras om det skulle omfattas av undantaget i 32 § FL. Vi menar att mycket talar för att så skulle bli fallet. Det följer bl.a. av de överväganden vi gjort om körkortsingripandets karaktär av straffrättslig sanktion, jfr. avsnitt 7.2.3. Vi föreslår därför att det i körkortslagstiftningen införs en särskild bestämmelse om möjligheten till omprövning. Bestämmelsen bör hänvisa till 27 och 28 §§ FL. Det bör framhållas att denna ändringsmöjlighet inte får leda till någon beaktansvärd fördröjning av åklagarens prövning.

Finner polismyndigheten att det interimistiska beslutet inte bör ändras, skall överklagandet omedelbart översändas till åklagaren för prövning. Till överklagandeskriften skall bifogas det överklagade beslutet, uppgift om delgivning, föreliggande utredning om brottet samt en redogörelse för de omständigheter som har legat till grund för ingripandet.

#### 15.3.4 Förfarandet hos åklagaren

Finner åklagaren att det saknas skäl för att tillfälligt förarförbud skall gälla i avvaktan på att körkortsfrågan avgörs slutligt, skall han omedelbart upphäva polisens beslut. Körkortet skall då återlämnas till körkortshavaren, som åter får köra i enlighet med sin behörighet. Gör åklagaren däremot bedömningen att det tillfälliga förarförbudet bör fortsätta att gälla, skall han ogilla körkortshavarens ändringsyrkande med följd att det överklagade beslutet står fast. Innan han fattar ett sådant beslut måste de uppgifter som finns i ärendet kommuniceras med körkortshavaren, i den mån denne tidigare inte fått del av dem. Det

kan gälla uppgifter som framkommit i förundersökningen av brottet eller genom polisens redogörelse för de omständigheter som har legat till grund för ingripandet. Enligt vår uppfattning bör åklagaren i förekommande fall kunna sända uppgifterna till körkortshavaren utan krav på formell delgivning. Som regel bör körkortshavaren beredas tillfälle att yttra sig inom viss tid. Tiden för yttrande bör kunna sättas relativt kort. I sammanhanget kan nämnas att länsstyrelserna enligt nuvarande ordning i allmänhet ger körkortshavaren en frist om åtta dagar att yttra sig över polisens beslut om omhändertagande. Dessutom gäller att länsstyrelserna skickar föreläggandet till körkortshavaren utan krav på formell delgivning.

I flertalet fall torde den förberedande handläggningen hos åklagaren vara avslutad i och med att tiden för körkortshavarens yttrande löpt ut eller då yttrande kommit in. Åklagaren skall då utan dröjsmål pröva överklagandet och meddela beslut i frågan om tillfälligt förarförbud skall fortsätta att gälla. Körkortshavaren bör kunna underrättas om beslutet utan krav på formell delgivning.

Åklagarens beslut skall kunna överklagas till tingsrätt utan begränsning i tiden. Samma krav bör därvid ställas som vid överklagande av polismyndighetens beslut. Överklagandet skall riktas till tingsrätten, men ges in till åklagaren. Denne bör ha samma möjligheter som polismyndigheten att ompröva sitt beslut om tillfälligt förarförbud.

### 15.3.5 Förfarandet i domstol

Tingsrätternas prövning av överklagade beslut om tillfälligt förarförbud är en verksamhet som av principiella skäl bör omfattas av rättegångsbalkens regler om rättegången i brottmål. Enligt vår uppfattning innebär emellertid intresset av en snabb och enkel hantering att särskilda regler bör gälla i vissa avseenden för ifrågavarande prövning. Dessa regler bör föras in i körkortslagstiftningen. I den mån förfarandet inte regleras genom särskilda bestämmelser, skall handläggningen ske enligt rättegångsbalkens regler om mål som rör allmänt åtal för brott för vilket inte är föreskrivet svårare straff än böter eller fängelse i högst sex månader. Vi skall i det följande ge en översiktlig redogörelse för hur handläggningen kan utformas.

En första fråga gäller vilken domstol som skall vara behörig att pröva det överklagade beslutet om tillfälligt förarförbud. Forumfrågan bör regleras av rättegångsbalkens allmänna forumregler. Det innebär att överklagandet skall prövas av den domstol som är rätt forum enligt reglerna i 19 kap. RB. I de flesta fall kommer prövningen således att ske vid tingsrätten i den ort där brottet förövades. Även ifrågavarande

prövning bör dock ofta kunna ske vid domstolen i den ort där körkortshavaren är bosatt med stöd av bestämmelsen i 19 kap. 1 § tredje stycket RB.

Frågan om domstolens sammansättning bör regleras av bestämmelsen i 1 kap. 3 b § andra stycket RB beträffande mål om brott för vilket inte är föreskrivet svårare straff än böter eller fängelse i högst sex månader. Det innebär att prövningen kan göras av en lagfaren domare. I sammanhanget finns skäl att erinra om att det i 19 § TI föreskrivs att nämndemän alltid skall delta i avgörandet när en tingsnotarie handlägger brottmål vid huvudförhandling. Enligt vår uppfattning bör överklagade beslut om tillfälligt förarförbud kunna prövas på handlingarna utan nämnd av tingsnotarie som har tjänstgjort i mer än ett år och som bedöms ha tillräcklig erfarenhet och i övrigt vara lämplig.

En särskild fråga gäller i vilken utsträckning tingsnotarier skall kunna förordnas att handlägga överklagade interimistiska beslut om förarförbud. I avsnitt 14.2 föreslår vi en begränsning av möjligheten att förordna notarier när ett förarförbud av viss längd kan komma i fråga. Enligt vår uppfattning bör en motsvarande begränsning inte gälla, när det är fråga om att pröva överklagade beslut om tillfälligt förarförbud.

Förfarandet enligt rättegångsbalken bygger på muntlighet. En viktig fråga är om domstolen skall kunna pröva överklaganden av beslut om tillfälligt förarförbud efter ett skriftligt förfarande. Inte minst samhälls-ekonomiska skäl talar för en sådan ordning. Det kan konstateras att den nuvarande körkortslagstiftningen innebär att länsstyrelsen tillämpar ett skriftligt förfarande vid prövningen av omhändertaganden. Detsamma gäller i stor utsträckning också den överprövning som sker i förvaltningsdomstol av länsstyrelsens interimistiska beslut om återkallelse. Enligt vår uppfattning saknas skäl att låta inslagen av muntlighet i förfarandet öka när frågan förs över till straffprocessen. En sådan utveckling skulle med stor sannolikhet medföra ökade handläggningstider. Vi föreslår därför att domstolens handläggning av ifrågavarande ärenden som huvudregel skall vara skriftlig. I sammanhanget kan nämnas att det redan finns exempel på förfaranderegler som innebär att domstolen kan använda sig av skriftlig handläggning, trots att föremålet för prövningen har en direkt anknytning till rättegången i brottmål. Av 10 § lagen (1986:436) om näringsförbud följer att rätten kan besluta om s.k. tillfälligt näringsförbud efter ett skriftligt förfarande.

Vi föreslår således att rätten skall kunna pröva ifrågavarande frågor efter skriftlig handläggning. Med hänsyn till att ett beslut om tillfälligt förarförbud kan vara en ingripande åtgärd för den enskilde bör det dock vara möjligt att i vissa fall få till stånd ett muntligt förfarande.

Tingsrätten bör kunna hålla muntlig förhandling, om det kan antas vara till fördel för utredningen eller främja ett snabbt avgörande. Vidare bör gälla att muntlig förhandling skall hållas, om körkortshavaren begär det och förhandlingen inte är uppenbart obehövlig. Tillämpningen av den föreslagna ordningen behandlas närmare i författningskommentaren. Vi vill dock framhålla att ju längre tid det interimistiska beslutet kan gälla, desto större anledning finns det att ha muntlig handläggning, eftersom det interimistiska beslutet får mer karaktär av straff ju längre det gäller.

Tingsrättens beslut skall kunna överklagas till hovrätten enligt bestämmelserna i rättegångsbalken. Det bör krävas prövningstillstånd för att hovrätten skall ta upp överklagandet till prövning.

Avslutningsvis finns anledning att än en gång framhålla nödvändigheten av skyndsamhet i handläggningen. Vi har övervägt att föreslå regler som innebär att domstolen skall avgöra frågan om interimistiskt förarförbud inom en viss i författning angiven tid. Sådana bestämmelser finns beträffande domstolens handläggning av frågor som rör exempelvis häktning och beslag som har verkställts utan rättens förordnande. Den nuvarande körkortslagstiftningen innehåller däremot inga sådana tidsfrister för förvaltningsdomstolarnas överprövning av interimistiska beslut om körkortsingripande. Det kan också antas att tidsåtgången kan variera väsentligt i olika ärenden, inte minst av hänsyn till körkortshavarens eget behov av utredning. Enligt vår uppfattning saknas därför skäl att i författning ange inom vilken tid som tingsrätten skall pröva överklagade beslut om tillfälligt förarförbud. Det bör vara tillräckligt att ange att rätten skall pröva överklagandet skyndsamt.

## 15.4 En avslutande kommentar

Våra förslag beträffande handläggningen av beslut om tillfälligt förarförbud bör ses mot bakgrund av behovet av att finna en lämplig avvägning mellan kravet på rättssäkerhet för den enskilde och behovet av en ändamålsenlig resursanvändning för de straffprocessuella myndigheterna och de allmänna domstolarna. Icke desto mindre kommer ifrågavarande handläggning att medföra en betydande belastning på det straffrättsliga systemet. Det gäller särskilt åklagarnas arbetsbörda. Vi vill därför åter framhålla att det finns anledning att göra en översyn av vilka av de interimistiska ingripandena, som verkligen kan anses nödvändiga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, jfr. avsnitt 7.1.1.

## 16 Handläggning av övriga körkortsingripanden

I kapitel 10–15 lämnar vi förslag till hur körkortsingripanden på grund av trafikbrott kan flyttas över till straffprocessen. Förslagen omfattar ingripanden av det slag som avses i 5 kap. 3 § 1–4 KKL. I det följande behandlar vi frågan om beslutsorganisationen för övriga körkortsingripanden bör ändras, om våra förslag genomförs, och på vilket sätt det i så fall bör ske. De ärenden som härvid avses är ingripanden enligt 5 kap. 3 § KKL på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende (punkten 5), allmän brottslighet (punkten 6), medicinska skäl (punkten 7) eller på grund av formella skäl (punkten 8). I avsnitt 2.4.1 redogör vi för bl.a. dessa ingripandegrunder.

En självklar utgångspunkt är att beslut om körkortsingripande av angivet slag även i fortsättningen skall kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Våra fortsatta överväganden avser därför enbart beslutsorganisationen i första instans.

Enligt vår uppfattning finns det flera möjliga beslutsorganisationer för ifrågavarande ärenden. Ett alternativ är förstås att den nuvarande organisationen får vara kvar, så att körkortsingripandet även i fortsättningen skall prövas vid länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd. Ett annat alternativ skulle kunna vara att samtliga ingripanden handläggs vid enbart någon eller några av landets länsstyrelser. Så gäller exempelvis redan att Länsstyrelsen i Stockholms län handlägger samtliga ärenden om s.k. överlastavgift för ägare till fordon registrerat i utlandet. Ytterligare ett alternativ skulle kunna vara att ifrågavarande körkortsingripanden flyttas över till Vägverket.

Det kan till en början konstateras att den nuvarande beslutsorganisationen fungerar väl. Vår utgångspunkt är därför att den bör behållas, om inte avgörande skäl talar för annat. Av särskild betydelse är därvid frågan om ifrågavarande körkortsingripanden utgör en tillräckligt stor arbetsuppgift för att de skall kunna handläggas rationellt med nuvarande organisation. Det finns därför anledning att

behandla dels hur många ärenden som det är fråga om, dels hur handläggningen är beskaffad.

I avsnitt 17.1.1 beräknar vi personalkostnaderna för länsstyrelsernas prövning av körkortsingripanden på grund av trafikbrott. Av vår beräkning framgår bl.a. att flertalet körkortsingripanden är av det slag som förs över till straffprocessen med våra förslag. Återstående ärenden utgör ungefär tio procent av samtliga körkortsingripanden, vilket bör motsvara cirka 5 000 ingripanden per år, jfr. avsnitt 2.3.

Körkortsingripanden på grund av opålitlighet i nykterhets-hänseende, allmän brottslighet eller medicinska skäl initieras vanligen genom uppgifter i de underrättelser och domar som länsstyrelserna får in från Vägverket respektive de allmänna domstolarna. Det kan gälla exempelvis uppgifter om narkotikabrott eller annan allvarlig brottslighet, trafiknykterhetsbrott, missbruk av olika slag, allvarlig sjukdom eller beslut med stöd av lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. Av betydelse i sammanhanget är också de anmälningar som ges in till länsstyrelserna av läkare och polismyndigheter enligt 10 kap. 2 § KKL respektive 7 kap. 9 § KKF. Det är då fråga om anmälningar angående körkortshavare som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att inneha körkort eller som av annan anledning inte bör ha körkort. Körkortsingripande på grund av formella skäl föranleds av att körkortsinnehavaren inte har följt ett föreläggande om att inom viss tid ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

När det gäller körkortsingripanden på grund av opålitlighet i nykterhets-hänseende, allmän brottslighet eller på grund av medicinska skäl bör framhållas att de i allmänhet är förhållandevis arbetskrävande. Länsstyrelsen måste göra en noggrann utredning av körkortsinnehavarens förhållanden, vilket inte sällan föranleder upprepade kontakter med körkortshavaren. Dessutom inhämtas i regel yttranden från läkare och olika myndigheter, som t.ex. socialtjänst, frivårdsmyndighet eller Vägverkets Trafikmedicinska råd.

Enligt vår uppfattning talar det hittills sagda för att den nuvarande beslutsorganisationen bör behållas. En decentraliserad organisation bör vara till fördel för beslutsfattarens kontakter med körkortshavaren och för arbetet med att inhämta erforderlig information från läkare och olika myndigheter.

Med beaktande av den mängd ärenden som det nu är fråga om och handläggningens beskaffenhet menar vi att det finns tillräckligt underlag för att dessa ärenden även i fortsättningen skall prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd. Det bör också framhållas att den prövning som dessa ärenden förutsätter har mycket gemensamt med de överväganden som görs i ärenden om

körkortstillstånd och i ärenden om villkor för körkortsinnehav (se 3 kap. 10 § KKL). I samtliga fall handlar det om att bedöma i vilken mån en person uppfyller de krav som är förenade med innehav av körkort. Det kan gälla exempelvis hans pålitlighet i fråga om nykterhet, hans personliga lämplighet eller hans medicinska förutsättningar. Handläggningen av ifrågavarande körkortsingripanden bör således kunna organiseras tillsammans med exempelvis ärenden om körkortstillstånd. En sådan ordning bör kunna bidra till att länsstyrelserna kan behålla en hög kompetens i dessa frågor.

Vi föreslår således att körkortsingripanden av det slag som avses i 5 kap. 3 § 5–8 KKL även i fortsättningen skall ske vid länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd.



## 17 Genomförandet av förslagen

### 17.1 Ekonomiska konsekvenser

I kapitel 8 finns en redogörelse för några av de argument som talar för respektive mot att körkortsingripanden på grund av brott skall flyttas över till straffprocessen. En av de fördelar som vi pekar på gäller möjligheten till kostnadsbesparingar för det allmänna. Enligt vår uppfattning torde det ur kostnadssynpunkt vara en given fördel att två skilda handläggningar ersätts med en gemensam. Vi skall i det följande utveckla denna ståndpunkt mot bakgrund av våra förslag till hur en överflyttning kan ske. För att få en uppfattning om de ekonomiska konsekvenserna för det allmänna, är det nödvändigt att behandla såväl de besparingar som skulle vinnas vid i första hand länsstyrelserna och de allmänna förvaltningsdomstolarna som de kostnadsökningar i straffprocessen som kommer att uppstå, om våra förslag genomförs.

#### 17.1.1 Kostnader för den nuvarande ordningen

##### *Länsstyrelserna*

Som framgår av vår redogörelse i avsnitt 2.4.1 grundas det stora flertalet av alla beslut om körkortsingripande på trafikbrott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 1–4 KKL. En överflyttning av dessa körkortsingripanden till straffprocessen i enlighet med våra förslag skulle således frigöra en betydande del av de resurser som i dag krävs för att länsstyrelserna skall kunna fullgöra sin uppgift att pröva frågor om körkortsingripande. Det handlar då i första hand om personalkostnader. För att få en uppfattning om storleken på dessa, har vi undersökt hur många årsarbetskrafter som i dag är sysselsatta vid landets länsstyrelser med körkortsingripanden. Undersökningen har gjorts med hjälp av Körkortsförbundet, vilken är en sammanslutning för dem som arbetar med körkortsfrågor vid länsstyrelserna. Undersökningen visar att

sammanlagt 134 årsarbetskrafter för närvarande är sysselsatta med att handlägga ärenden om körkortsingripanden vid länsstyrelserna. Arbetskraften kan delas in i tre olika tjänstemannagrupper – administrativ personal (53), som utför de kontorsgöromål som är en förutsättning för verksamheten, handläggare (51), vilka har till uppgift att bereda ärendena för beslut, samt beslutsfattare (30). Siffrorna inom parentes anger antalet årsarbetskrafter inom varje grupp.

Arbetet med körkortsingripanden vid länsstyrelserna är i allmänhet organiserat så att varje befattningshavare arbetar med samtliga typer av ingripanden. Det är därför inte möjligt att direkt få fram hur många årsarbetskrafter som är sysselsatta med just körkortsingripanden på grund av trafikbrott. Det är således nödvändigt att göra en uppskattning av det antal årsarbetskrafter som skulle försvinna från länsstyrelserna, om våra förslag genomförs. För att kunna göra en sådan beräkning måste vi först få en uppfattning om hur många körkortsingripanden som grundas på trafikbrott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 1–4 KKL. Vi har därvid valt att utgå från den redovisning som lämnades av 1994 års körkortsutredning beträffande körkortsåterkallelser som beslutades under perioden 1 januari 1993–30 juni 1995 (SOU 1996:114 s. 75). Om man bortser från de återkallelser som hänfördes till mer än en grund, framgår att närmare 88 procent av alla återkallelser under den aktuella perioden grundades på trafikbrott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 1–4 KKL. Enligt vår uppfattning bör förhållandet i stort sett vara detsamma beträffande användningen av varningsinstitutet. En enkel beräkning ger då vid handen att närmare 118 årsarbetskrafter i dag är sysselsatta med de körkortsingripanden som vi föreslår skall flyttas över till straffprocessen ( $134 \times 0,88 = 117,9$ ). Emellertid måste hänsyn tas till det förhållandet att körkortsingripanden som grundas på trafikbrott generellt sett är mindre arbetskrävande än ingripanden på grund av exempelvis opålitlighet i nykterhetskänslighet eller medicinska skäl jämför avsnitt 16. Det innebär att beräkningen av antalet berörda årsarbetskrafter måste justeras. Sammanfattningsvis blir vår bedömning att ett genomförande av våra förslag skulle frigöra resurser motsvarande i vart fall 100 årsarbetskrafter vid landets länsstyrelser.

För att få en uppfattning om personalkostnaden för dessa 100 årsarbetskrafter har vi undersökt personalkostnaderna vid trafikenheten vid Länsstyrelsen i Stockholms län. Vid enheten är 22 årsarbetskrafter sysselsatta med körkortsingripanden. Under innevarande år uppgår personalkostnaden till cirka 8 miljoner kronor. Det innebär att den genomsnittliga kostnaden för varje årsarbetare uppgår till cirka 360 000 kronor per år. Kostnaden för 100 årsarbetskrafter kan således beräknas till 36 miljoner kronor. Till detta kommer kostnader för lokaler, teknisk utrustning och liknande. Det bör framhållas att ifrågavarande personal-

kostnader vid Länsstyrelsen i Stockholms län enligt uppgift ligger något lägre än motsvarande kostnader vid landets övriga länsstyrelser.

#### *De allmänna förvaltningsdomstolarna*

En överföring av körkortsingripanden på grund av trafikbrott till straffprocessen skulle självfallet innebära en minskad arbetsbelastning också i de allmänna förvaltningsdomstolarna. För att få en uppfattning om storleken på denna minskning, finns anledning att erinra om hur många körkortsmål som prövas i förvaltningsdomstolarna. Som framgår av vår redovisning i avsnitt 2.12 kom 5 701 körkortsmål in till länsrätterna under år 1998. För år 1999 var motsvarande siffra 5 420. Antalet inkomna körkortsmål till kammarrätterna uppgick till 1 143 under år 1998 och till 1 078 under år 1999. De nu redovisade siffrorna avser visserligen samtliga körkortsmål, men enligt vår uppfattning torde den absoluta merparten av dem gälla körkortsingripanden. Mot bakgrund av att flertalet ingripanden grundas på trafikbrott blir vår slutsats att en viss minskning av arbetsbördan vid i första hand landets länsrätter skulle bli följden om våra förslag genomförs. Uppgifterna om antalet inkomna körkortsmål bör ses mot bakgrund av att det under år 1998 kom in sammanlagt cirka 95 000 mål till länsrätterna. Under år 1999 uppgick antalet inkomna mål till närmare 87 000. Det bör också anmärkas att körkortsmålen oftast är av förhållandevis enkel beskaffenhet.

#### *Övrigt*

Utöver de resursbesparingar som nu har nämnts och som gäller verksamheten vid länsstyrelserna och de allmänna förvaltningsdomstolarna skulle ett genomförande av våra förslag innebära att även vissa andra kostnader för det allmänna minskar. Det gäller bl.a. kostnaderna för överföringen av information från Rikspolisstyrelsen och de allmänna domstolarna till Vägverket och länsstyrelserna enligt reglerna i 7 kap. KKF. Rikspolisstyrelsen skall underrätta Vägverket om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i belastningsregistret, om brottet är av betydelse för frågan om körkortsingripande. Varje år skickas cirka 300 000 sådana skriftliga underrättelser från Rikspolisstyrelsen till Vägverket, som i sin tur vidarebefordrar det skriftliga materialet till länsstyrelserna. Vid sidan av dessa underrättelser skickas varje år cirka 150 000 brottmålsdomar från de allmänna domstolarna till länsstyrelserna. Den absoluta

merparten av ifrågavarande informationsöverföring från Rikspolisstyrelsen och de allmänna domstolarna kan upphöra, om våra förslag genomförs. I fortsättningen skulle körkortsmyndigheterna bara behöva få del av straffrättsliga avgöranden när det är fråga om brott som i förlängningen kan föranleda ett beslut om återkallelse på grund av exempelvis opålitlighet i nykterhetskänslighet eller andra personliga skäl. Det kan gälla exempelvis trafiknykterhetsbrott, narkotikabrott eller allmänna brott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 6 KKL. En sådan utveckling skulle innebära en icke obetydlig arbetsbesparing vid i första hand tingsrätterna.

## 17.1.2 Konsekvenser för straffprocessen

### *Allmänt*

Våra förslag innebär inte att antalet körkortsingripanden på grund av trafikbrott kommer att minska. Det finns anledning att ännu en gång påminna om att antalet körkortsingripanden uppgår till sammanlagt cirka 50 000 per år och att det stora flertalet sker på grund av trafikbrott. En överflyttning av körkortsingripanden till straffprocessen i enlighet med våra förslag kommer således att medföra en ökad belastning på de myndigheter och domstolar som skall handlägga dessa frågor. Vi vill redan nu framhålla vår uppfattning att förslagen inte kan genomföras utan att framför allt åklagarmyndigheterna och tingsrätterna tillförs nya resurser.

När det gäller att bedöma de ekonomiska effekterna av våra förslag finns det anledning att understryka betydelsen av möjligheten att handlägga körkortsfrågan i den summariska straffprocessen. Denna möjlighet är av stor betydelse för vår ambition att minska effekterna på straffprocessen i stort. Vi har i avsnitt 13.1.1 respektive 13.2.1 redogjort för i vilka situationer som körkortsingripandet skall kunna handläggas genom föreläggande av ordningsbot respektive strafföreläggande. Det är vår bedömning att så bör kunna ske i ett stort antal fall varje år. Det gäller särskilt förfarandet med ordningsbot. Därmed skulle belastningen på straffprocessen i övrigt lindras högst avsevärt.

I sammanhanget finns anledning att behandla en annan viktig fråga som gäller den summariska straffprocessen. Frågan gäller hur benägenheten att godkänna ett ordningsbots- eller strafföreläggande skulle påverkas av att föreläggandet även innefattar ett körkortsingripande. Om benägenheten minskar, måste fler trafikmål prövas i domstol, med ökade kostnader för det allmänna som följd. Frågan behandlades redan av Trafikmålskommittén, vilken föreslog att vissa kortare körkortsåter-

kallelser skulle kunna tas upp i strafförelägganden. Kommittén gjorde bedömningen att beredvilligheten att godkänna strafförelägganden i trafikmål troligen skulle öka med en sådan ordning, eftersom den misstänkte då inte skulle behöva befara att strafföreläggandet i efterhand lades till grund för ett körkortsingripande (SOU 1972:70 s. 153). Frågan behandlas också av den norska utredningen *Strukturutvalget for herreds- och byretterne*, se avsnitt 5.3. Utredningens förslag innebär bl.a. att körkortsingripandet kan handläggas i ett förfarande som liknar den svenska ordningen med ordningsbot. Enligt utredningen saknas skäl att befara att benägenheten att godkänna polisens föreläggande skulle minska, om det innefattar även frågan om körkortsingripande (Norges offentlige utredninger 1999:22 s. 63). En liknande uppfattning har framförts till oss från danskt håll, se avsnitt 5.1.

Enligt vår uppfattning är det inte möjligt att med någon egentlig säkerhet förutspå hur benägenheten att godkänna ordningsbots- och strafförelägganden skulle påverkas, om de innefattar även frågan om körkortsingripande. Vår bedömning får ändå bli att det finns en viss risk för att benägenheten kommer att minska något. Om så skulle bli fallet blir följderna av våra förslag att fler trafikmål måste prövas i domstol. En sådan utveckling skulle innebära att den besparing som vi förutspår i föregående avsnitt delvis går förlorad. En sådan ökning bör dock komma till stånd endast om de nuvarande reglerna missuppfattas och förelägganden således godkänns i tron att det då inte blir aktuellt med körkortsingripande. Det beror i så fall på att den information som polis regelmässigt skall lämna vid utfärdande av ordningsbot missuppfattas av den misstänkte.

#### *Konsekvenser för polisväsendet*

Vår bedömning är att ett genomförande av våra förslag endast i begränsad utsträckning skulle medföra ökad belastning på polismyndigheterna. Förslagen innebär att polis kommer att handlägga körkortsingripanden dels när det är fråga om tillfälligt förarförbud, dels när ingripandet innefattas i ett föreläggande av ordningsbot. När det gäller beslut om tillfälligt förarförbud kan konstateras att våra förslag innebär att ett sådant beslut skall meddelas i de situationer som i dag föranleder ett beslut om omhändertagande av körkort. Det innebär att antalet beslut om tillfälligt förarförbud inte kommer att bli större än antalet beslut om omhändertagande. Vad som däremot kan medföra ett visst merarbete för polisen är att en längsta giltighetstid skall bestämmas för beslutet om tillfälligt förarförbud. Giltighetstiden bör dock enkelt kunna bestämmas med hjälp av de föreskrifter som

Riksåklagaren skall utfärda enligt våra förslag och det bör därför inte bli fråga om något mer betungande merarbete.

När det gäller polisens arbete med att utfärda förelägganden om ordningsbot finns anledning att erinra om att våra förslag innebär att körkortsfrågan skall hanteras på samma sätt som bötesstraffet. Utfärdandet skall ske med hjälp av Riksåklagarens föreskrifter, vilket bör underlätta polisens arbete väsentligt. Vad som kan medföra ett visst merarbete vid utfärdandet är införskaffandet av information om bl.a. tidigare körkortsingripanden mot den misstänkte. Detta moment kan underlättas genom att den polisman som utfärdar föreläggandet har tillgång till modern informationsteknologi. Vi har i avsnitt 13.1.2 redogjort för arbetet med att utveckla och tillhandahålla s.k. mobila arbetsplatser. En rationell hantering av körkortsingripandet förutsätter tillgång till ett sådant eller till ett motsvarande system. Kostnaderna för att tillhandahålla ett erforderligt informationssystem måste bedömas med hänsyn till möjligheterna att använda systemet också i andra polisiära sammanhang.

Våra förslag innebär att körkortet skall vara inlämnat till polismyndighet under den tid som förarförbud gäller för innehavaren. Efter utgången av förbudstiden skall körkortet återlämnas till körkorts-havaren. Denna hantering kommer att medföra nya administrativa uppgifter för polismyndigheterna. Det bör vara möjligt att kompensera det allmänna för dessa kostnader genom att ta ut en administrativ avgift av körkortshavaren. Det kan också förutses att den nya ordningen för körkortsingripanden kommer att medföra relativt omfattande kontakter med allmänheten, bl.a. per telefon. Det är därför angeläget att allmän information om körkortsingripanden tillhandahålls skriftligen direkt vid det första ingripandet. Det kan ske genom framtagande av broschyrer och liknande material. Det bör också vara möjligt att tillhandahålla allmän information via Internet. Vi utgår från att Vägverket kan medverka vid tillhandahållandet av sådan information och att det också bör vara möjligt att hänvisa den som har frågor beträffande ifråga-varande bestämmelser till denna myndighet. Sådana insatser bör kunna minska belastningen både på polismyndigheterna och åklagarna, se nedan.

Sammanfattningsvis gör vi bedömningen att ett genomförande av våra förslag medför att polisväsendet i viss mån bör tillföras nya resurser. Behovet av resurstillskott bör dock vara förhållandevis begränsat.

### *Åklagarväsendet*

En överföring av körkortsingripanden på grund av trafikbrott till straffprocessen i enlighet med våra förslag skulle medföra att åklagarväsendet tilldelas nya uppgifter i betydande omfattning. Det gäller främst åklagarens medverkan vid prövningen av beslut om tillfälliga förarförbud. Våra förslag innebär att polisens beslut skall kunna överklagas till åklagare och att dennes beslut därefter skall kunna överklagas till allmän domstol. Åklagarna får således nya uppgifter som består i att dels överpröva polisens beslut, dels uppträda som körkortshavarens motpart när frågan prövas i domstol. Mot bakgrund av den stora ärendemängd som kan förutses gör vi bedömningen att åklagarmyndigheterna måste tillföras nya resurser för att klara dessa uppgifter.

Åklagarna kommer att medverka även vid handläggningen av slutliga beslut om körkortsingripande. Det gäller både när körkortsfrågan tas upp i strafföreläggande och när den prövas i domstol tillsammans med brottmålet i övrigt. När det gäller handläggningen vid strafförelägganden gör vi samma bedömning som beträffande konsekvenserna för polisväsendet, när det gäller förfarandet med ordningsbotsföreläggande. Vi menar således att våra förslag i denna del inte medför att åklagarna kommer att belastas ytterligare i särskilt stor omfattning. Detsamma gäller åklagarnas arbete med körkortsfrågan i de brottmål som prövas i domstol.

Vad som sägs ovan angående polismyndigheternas kontakter med allmänheten i körkortsärenden gäller även åklagarna.

### *De allmänna domstolarna*

En överföring av körkortsingripanden till straffprocessen i enlighet med våra förslag skulle medföra konsekvenser även för de allmänna domstolarna, i första hand då för tingsrätterna. Av störst betydelse i sammanhanget är domstolarnas prövning av överklagade beslut om tillfälligt förarförbud. Enligt vår bedömning kan denna uppgift medföra en betydande belastning på tingsrätterna och i viss mån också på hovrätterna. Innebörden av våra förslag i denna del är bl.a. att prövningen i tingsrätt i de flesta fall kan anförtros åt tingsnotarier och att handläggningen i huvudsak skall vara skriftlig. Enligt vår bedömning finns det skäl att tro att denna verksamhet kommer att få en sådan omfattning att tingsrätterna måste tillföras ytterligare resurser. Det bör i så fall i första hand ske genom en utökning av antalet notarietjänster.

När det gäller handläggningen av körkortsfrågan i samband med prövning av åtal förutser vi inget betydande merarbete för domstolarna. Frågan kommer att vara aktuell i trafikmål och prövningen sker då på samma material som prövningen av skuldfrågan. Vad som tillkommer är en viss komplettering av utredningen av den tilltalades personliga förhållanden och att denne skall ges tillfälle att utveckla framför allt sin syn på behovet av att kunna köra. Med beaktande av att körkortsfrågan är viktig för många människor finns det anledning befara att förhandlingstiderna i trafikmål kommer att öka något. En sådan utveckling skulle leda till ett något ökat behov av notarie- och domartjänster.

En överflyttning av körkortsingripanden på grund av brott till straffprocessen skulle dessutom ge upphov till ett visst ökat behov av administrativ personal vid i första hand tingsrätterna.

### 17.1.3 Andra konsekvenser

Ett genomförande av våra förslag skulle medföra vissa nya arbetsuppgifter även för Vägverket. Det gäller framför allt våra förslag beträffande möjligheten för körkortshavarna att genom deltagande i utbildningsprogram reducera sin prickbelastning, se avsnitt 11.5. Förslagen innebär att Vägverket får en central roll i denna verksamhet. Vägverket skall ansvara för utformningen av ifrågavarande utbildningsprogram och dessutom ha ett övergripande ansvar för de utbildningsinsatser som kan genomföras med hjälp av t.ex. trafikskolor och trafiksäkerhetsorganisationer. Vägverket skall dessutom handlägga och pröva frågor om reduktion av prickar efter genomgången utbildning. Dessa uppgifter kommer att innebära en viss ytterligare belastning på Vägverket. Det är vanskligt att närmare bedöma omfattningen av detta merarbete, men vår bedömning är att Vägverket bör klara ifrågavarande uppgifter med hjälp av ett förhållandevis begränsat resurstillskott. Detta kan finansieras med hjälp av de avgifter som skall tas ut av dem som väljer att delta i utbildningsprogrammen.

### 17.1.4 Slutsats

Vår slutsats blir att en överflyttning av körkortsingripanden till straffprocessen förutsätter att åklagarmyndigheterna, tingsrätterna och i viss utsträckning polisväsendet tillförs nya resurser. Det är framför allt prövningen av beslut om tillfälligt förarförbud som kommer att bli betungande. Det finns därför skäl att återigen peka på behovet av en närmare analys av behovet av sådana beslut, se avsnitt 7.1.1.



Det är svårt att förutse storleken på de resurser som måste tillföras de straffprocessuella myndigheterna och de allmänna domstolarna. Enligt vår bedömning bör resursbehovet i vart fall inte vara större än de resurser som frigörs från länsstyrelserna och de allmänna förvaltningsdomstolarna, om våra förslag genomförs. Vi avstår därför från att lämna förslag till finansiering.

## 17.2 Ikraftträdande

För att våra förslag skall kunna genomföras fordras att berörda myndigheter och domstolar får tid att förbereda överföringen. Rikspolisstyrelsen och Riksåklagaren måste ta fram erforderliga blanketter och föreskrifter för frågans hantering i den summariska processen. Även vissa utbildningsinsatser torde vara nödvändiga för den personal som skall handlägga körkortsingripanden. Överföringen förutsätter dessutom vissa förberedelser beträffande olika registerfrågor. Med hänsyn härtill och med beaktande av den tidsåtgång som erfordras för den fortsatta beredningen av förslagen i regeringskansli och riksdag bör förslagen kunna träda i kraft den 1 juli 2002.

## 18 Författningskommentar

### 18.1 Förslaget till lag om ändring i rättegångsbalken

#### 46 kap.

##### 9 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om den personutredning som skall föreläggas vid huvudförhandling i brottmål. Andra stycket är nytt och aktualiseras när det är fråga om brott som kan leda till beslut om förarförbud eller prickning enligt körkortslagen (1998:488). Vid huvudförhandlingen skall då föreläggas utredning om den tilltalades körkortsinnehav. Förutom uppgifter om den tilltalades behörighet gäller det uppgifter som är av betydelse för att kunna avgöra om ingripandet skall ske i form av prickning eller förarförbud samt i förekommande fall för att bestämma längden på förarförbudet. Som framgår av redogörelsen i avsnitt 14.3 är det i båda dessa hänseenden av betydelse huruvida den tilltalade tidigare varit föremål för körkortsingripande. Erforderliga uppgifter får inhämtas genom utdrag ur körkortsregistret. I vissa fall är det nödvändigt att utreda även den tilltalades personliga förhållanden med avseende på körkortsinnehavet. Det kan gälla exempelvis hans behov av att kunna köra. Denna utredning bör i flertalet fall kunna inhämtas genom att den tilltalade redovisar sina förhållanden av betydelse i sammanhanget.

#### 48 kap.

##### 2 §

Paragrafen innehåller de grundläggande bestämmelserna om strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot. Av tredje stycket framgår att där angivna former av särskild rättsverkan på grund av brott skall innefattas i föreläggandet, om brottet föranleder ett sådant beslut.

Tillägget innebär att även frågan om körkortsingripande genom förarförbud eller prickning i förekommande fall skall föreläggas den misstänkte för godkännande. Förutsättningarna för att behandla körkortsingripandet i den summariska straffprocessen redovisas utförligt i den allmänna motiveringen, kapitel 13.

#### 10 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om godkännande av strafföreläggande genom befullmäktigat ombud. Tillägget i första stycket innebär att ett strafföreläggande som innefattar körkortsingripande inte kan godkännas genom ombud. Skälen för den föreslagna begränsningen redovisas i den allmänna motiveringen, avsnitt 13.2.3.

#### 12 a §

Paragrafen innehåller bestämmelser om åklagarens möjligheter att rätta ett godkänt strafföreläggande, som fått ett oriktigt innehåll till följd av skrivfel, felräkning eller annat liknande förbiseende. Tredje stycket har kompletterats så att en rättelse inte får innebära en skärpning av ett förelagt och godkänt körkortsingripande.

#### 14 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om bl.a. ordningsbotens storlek. Av andra och tredje styckena följer att Riksåklagaren har i uppgift att bestämma de brott för vilka ordningsbot skall bestämmas samt vilket belopp som skall tas upp som ordningsbot för de olika brotten. Riksåklagaren har med stöd av bestämmelserna meddelat föreskrifter om ordningsbot för vissa brott (SFS 1999:178).

Fjärde stycket är nytt och innebär att Riksåklagaren skall meddela föreskrifter för körkortsingripande genom föreläggande av ordningsbot. Riksåklagaren skall utfärda föreskrifterna efter att ha hört Rikspolisstyrelsen och Vägverket, varvid inte minst trafiksäkerhetsaspekter bör beaktas. I föreskrifterna skall Riksåklagaren ange tydliga och enkla anvisningar för utfärdande av ordningsbotsföreläggande som innefattar ett körkortsingripande. Föreskrifterna bör kunna utformas i likhet med Riksåklagarens nu gällande föreskrifter om ordningsbot för vissa brott. Det innebär att det av föreskrifterna skall framgå vilka brott som i normalfallet skall leda till körkortsingripande samt om det skall ske genom prickning eller förarförbud. För varje brott skall dessutom anges hur många prickar respektive hur lång förbudstid som i normalfallet skall föreläggas den misstänkte för godkännande. I avsnitt 12.4.2 redovisas de utgångspunkter som skall ligga till grund för bestämmandet av förarförbudets längd. Av redogörelsen framgår bl.a. att den omständigheten att körkortshavaren tidigare haft förarförbud eller att han belastas

av prickar i vissa fall skall beaktas i skärpande riktning. Av Riksåklagarens anvisningar bör framgå hur körkortsingripandet i dessa situationer skall bestämmas.

#### 18 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om polismans möjligheter att rätta ett utfärdat och godkänt föreläggande av ordningsbot. En förutsättning för att rättelse skall få ske är att felet består i något annat än att ordningsbotsbeloppet är för lågt. Tillägget innebär att rättelse inte heller få ske när felaktigheten består i att körkortsingripandet är lindrigare än vad som följer av Riksåklagarens föreskrifter för körkortsingripande.

### **51 kap.**

#### 25 §

I paragrafen återfinns bestämmelsen om förbudet mot reformatio in pejus i brottmål som överklagats till hovrätt. Den innebär ett principiellt förbud mot ändring i påföljden till den tilltalades nackdel, när endast denne har överklagat domen eller åklagaren överklagat till hans förmån. I fjärde stycket stadgas om ett motsvarande förbud beträffande utvisning på grund av brott.

I det nya femte stycket har förbudet mot reformatio in pejus utsträckt till att gälla även frågan om körkortsingripande. Högre rätt får inte besluta om körkortsingripande, om lägre rätt inte har meddelat ett sådant beslut och talan har fullföljts endast av den dömde eller till hans förmån. Högre rätt får i sådant fall inte heller besluta om strängare körkortsingripande.

## 18.2 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

### 2 kap.

#### 1 §

Ändringen föranleds av införandet av förarförbud som en ny form för körkortsingripande. Ett beslut om förarförbud innebär inte att körkorthavaren mister sin behörighet. Beslutet innebär endast att han för en bestämd tid förbjuds att köra körkortspliktiga fordon. Brott mot förbudet kan leda till ansvar för olovlig körning enligt bestämmelsen i 3 § TBL. Innebörden av ett beslut om förarförbud behandlas även i kommentaren till bestämmelsen i 5 kap. 3 §.

#### 2 §

Enligt bestämmelsen får den som har ett gällande körkort eller ett gällande traktorkort köra traktor av angivet slag och motorredskap klass II på väg. Ändringen innebär att den för vilken förarförbud gäller mister denna rätt under förbudets giltighetstid. Det gäller oavsett om personen i fråga innehar körkort, traktorkort eller båda dessa typer av kort.

Av paragrafen följer sedan tidigare att den som varken har körkort eller traktorkort får köra fordon av angivet slag på väg, om körningen avser endast en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. Motsvarande rätt bör gälla för den som har körkort eller traktorkort och för vilken förarförbud gäller.

#### 4 §

Paragrafen innebär att moped klass I får köras endast av den som har förarbevis för sådan moped, körkort eller traktorkort. Ändringen i första stycket motiveras av införandet av förarförbud som en ny form för körkortsingripande. Ett sådant beslut innebär att innehavaren under förbudets giltighetstid förbjuds att köra körkortspliktiga fordon. Det bör gälla även den rätt att köra moped klass I som följer av innehavet av körkort eller traktorkort.

Det kan förekomma att en person innehar såväl förarbevis som körkort eller traktorkort. Enligt gällande rätt får den som har förarbevis fortsätta att köra moped klass I även om hans körkort återkallas (prop. 1998/99:123 s. 19 f.). Detsamma bör gälla för den som har förarförbud enligt bestämmelserna i 5 kap. 3 § eller 3 c §. Ett sådant körkorts-

ingripande innebär således inte någon inskränkning i den rätt att köra moped klass I, som följer av innehavet av förarbeviset.

#### 11 §

Paragrafen har delats in i två stycken. Det *första stycket* motsvarar den inledande meningen i 2 kap. 11 § KKL. Ett tillägg har dock gjorts, vilket motiveras av den nya ingripandeformen förarförbud. Ett sådant förbud innebär naturligtvis att körkortshavaren mister även rätten att köra lastbil och buss enligt förevarande stycke, jämför dock möjligheten att få särskilt medgivande av länsstyrelsen enligt andra stycket.

*Andra stycket* har fått en ny utformning. Ändringen motiveras av införandet av förarförbud som en ny ingripandeform, men den bör också ses som ett förtydligande av den författningstext som trädde i kraft den 1 oktober 1998 (se avsnitt 12.2). Det bör framhållas att uttrycket ”fordon av det slag som hans körkort berättigade honom att köra” avser såväl den grundläggande behörigheten som den utvidgade behörighet som anges i första stycket. Länsstyrelsen skall kunna ge ett medgivande av ifrågavarande slag både åt den som har förarförbud och åt den som har fått sitt körkort återkallat. Vid förarförbud skall medgivandet upphöra att gälla vid utgången av förbudstiden.

### 3 kap.

#### 2 a §

Paragrafen är ny och föranleds av införandet av förarförbud som en ny form för körkortsingripande på grund av trafikbrott. I 5 kap. 2 § KKL stadgas att vad som sägs om körkort i kapitlet om körkortsingripande också gäller för körkortstillstånd. Den som innehar ett sådant tillstånd kan således meddelas förarförbud. Enligt tidigare ordning kunde körkortstillstånd återkallas på grund av trafikbrott. Förevarande paragraf innebär att ett beslut om förarförbud får till följd att körkortstillståndet automatiskt förlorar sin giltighet. Det gäller oavsett längden på förarförbudet.

#### 4 §

Enligt bestämmelsen i 3 kap. 13 § 6 förlorar ett körkort sin giltighet, om innehavaren har meddelats förarförbud enligt 5 kap. 3 § för mer än ett år. Detsamma gäller enligt punkten 7, om innehavaren har meddelats sådant förarförbud på grund av trafikbrott, vilket han begått under den tvååriga prøvotid som gäller för nya körkort enligt 3 kap. 18 §. Den som därefter vill återfå sin behörighet måste skaffa sig ett nytt körkort. Av bestämmelsen i 5 kap. 3 a § framgår att förarförbud

skall gälla under en bestämd tid och att denna kan vara ända upp till tre år. Ändringen i förevarande paragraf innebär att förarprov inte får avläggas under den tid som förarförbud gäller.

### 13 §

I bestämmelsen anges när ett körkort förlorar sin giltighet på grund av formella skäl. Våra förslag beträffande förarförbud föranleder införandet av två nya grunder för körkorts ogiltighet. Enligt den nya *punkten 6* gäller inte ett körkort, om förarförbud med en giltighetstid över ett år har meddelats för innehavaren. Av bestämmelsen framgår att förarförbudet skall ha meddelats genom ett slutligt beslut enligt 5 kap. 3 §. Förslaget, vilket behandlas i avsnitt 12.2., motiveras av hänsyn till trafiksäkerheten. Körkortet förlorar sin giltighet så snart beslutet om förarförbud har vunnit laga kraft. Ogiltighet inträder såväl när det är fråga om ett enda beslut med en giltighetstid längre än ett år som när körkortshavaren har meddelats flera beslut, vilka avlöser varandra utan uppehåll och som tillsammans ger en sådan giltighetstid.

Enligt den nya *punkten 7* förlorar körkortet sin giltighet, om innehavaren har meddelats förarförbud på grund av trafikbrott, som han begått under den tvååriga provotid som gäller för nya körkort enligt 3 kap. 18 § KKL. Av bestämmelsen framgår att förarförbudet skall ha meddelats genom ett slutligt beslut enligt 5 kap. 3 §. Den föreslagna bestämmelsen bör ses mot bakgrund av den nuvarande bestämmelsen i 5 kap. 15 §, vilken innebär att de lättnader som anges i 5 kap. 14 § inte gäller för den som vill få nytt körkort efter återkallelse, om provotid löpte för sökanden vid tidpunkten för den händelse som medförde att körkortet återkallades.

I paragrafen har införts ett nytt *tredje stycke*. Som framgår ovan motiveras bestämmelsen i punkten 6 av trafiksäkerhetsskäl. Den som inte har kunnat köra under mer än ett år på grund av förarförbud får antas ha förlorat så mycket av sina färdigheter att han inte bör tillåtas att börja köra efter utgången av förbudstiden. Situationen är annorlunda i de fall då körkortshavaren under förbudstiden har kunnat köra med särskilt tillstånd av det slag som avses i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med alkoholås. Det saknas då anledning att hans körkort skall förlora sin giltighet enligt punkten 6. För att körkortet inte skall förlora sin giltighet fordras dock att körkortshavaren fullgör vad som åligger honom enligt nämnda lag. Återkallar länsstyrelsen sitt tillstånd, blir körkortet ogiltigt, om giltighetstiden för det meddelade förarförbudet var längre än ett år.

## 17 §

Ändringen föranleds av de nya bestämmelserna i 13 § första stycket 6 och 7. Även traktorkort förlorar sin giltighet, om innehavaren har meddelats förarförbud för längre tid än ett år eller på grund av brott som han har begått under prövotid som avses i 3 kap. 18 § KKL.

**4 kap.**

## 5 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om övningskörning. Av bestämmelsen följer bl.a. att all övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har den vana och skicklighet som erfordras. I bestämmelsen anges vidare vilka krav som i övrigt gäller för den som skall utöva uppsikten. I punkterna 1 och 3 anges bl.a. att han måste innehaft körkort under minst en viss angiven tid. Under riksdagsbehandlingen av 1998 års körkortslag diskuterades betydelsen av beslut om återkallelse i förevarande hänseende. Trafikuskottet avstyrkte ett motionsyrkande om att den i paragrafen angivna kvalifikationstiden inte skulle avbrytas av beslut om återkallelse för en tid av högst ett år med stöd av 5 kap. 3 § 2–4 KKL (1997/98:TU11 s. 7 ff.).

I paragrafen har införts ett nytt andra stycke, för att bestämmelsen skall ha samma materiella innebörd när det är fråga om förarförbud. Det nya stycket innebär att den kvalifikationstid om tre respektive fem år som anges i första stycket 1 och 3 avbryts av ett beslut om förarförbud enligt 5 kap. 3 §. Uppsikt över övningskörning enligt dessa punkter får således bara utövas av den som har haft körkort sedan minst tre respektive fem år utan att förarförbud har gällt för honom. Sedan giltighetstiden för förarförbudet har löpt ut, får en ny kvalifikationstid börja räknas.

**5 kap.**

## 1 §

I paragrafens första stycke anges de former i vilka ett körkortsingripande kan ske. Två nya ingripandeformer, prickning och förarförbud, har införts. Dessa skall tillämpas när ingripandet grundas på trafikbrott. Tillämpningsområdet behandlas i den allmänna motivering, avsnitt 11.2 respektive 12.1. Närmare regler om förarförbud finns i 3–3 c §§, medan prickning behandlas i 3 d och 3 e §§. Ingripanden som grundas på opålitlighet i nykterhetshänseende, körkorts-havarens personliga förhållanden, medicinska skäl eller på formella skäl sker genom återkallelse. Grunderna för återkallelse anges numera i



4 §. Institutet varning avskaffas. Skälet för detta utvecklas i den allmänna motiveringen, avsnitt 10.4.

### 3 §

I *första stycket* anges innebörden av ett beslut om förarförbud. I den allmänna motiveringen behandlas frågan i avsnitt 12.2. Ett beslut om förarförbud innebär att körkortshavaren förbjuds att föra körkortspliktiga fordon under förbudets giltighetstid. Brott mot förarförbudet kan medföra ansvar för olovlig körning enligt 3 § TBL. Förbudet kan inte begränsas till att avse endast en viss del av körkortshavarens behörighet utan avser körkortspliktiga fordon av alla slag. Det innebär att den som har t.ex. behörigheten AB förbjuds att köra såväl motorcykel som personbil (se dock 2 kap. 4 § beträffande moped klass I). Förarförbudet skall gälla under en bestämd tid. Giltighetstiden behandlas i 3 a §. Till skillnad mot vad som gäller vid återkallelse innebär ett beslut om förarförbudet inte att körkortshavaren fråntas sin grundläggande behörighet. Den finns kvar och efter utgången av förbudstiden får han fortsätta att köra som tidigare. Av bestämmelsen i 3 kap. 13 § 6 följer emellertid att körkortet blir ogiltigt, om körkortshavaren har fått förarförbud för längre tid än ett år. Detsamma gäller enligt 3 kap. 13 § 7, om förarförbudet har meddelats på grund av trafikbrott, som innehavaren begått under den tvååriga provotid som gäller för nya körkort enligt 3 kap. 18 §.

I *andra stycket* anges när beslut om förarförbud skall meddelas. Tillämpningsområdet behandlas i den allmänna motiveringen, avsnitt 12.1. Ingreppandegrunderna motsvarar i stor utsträckning vad som redan gäller enligt 5 kap. 3 § KKL vid trafikrelaterade brott. I punkterna 1–3 anges trafikbrott som i sig är så allvarliga att de skall leda till förarförbud utan att ingripandet behöver motiveras ytterligare av andra omständigheter. Punkterna motsvarar 5 kap. 3 § 1, 2 och 4 KKL. Vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott, smitning och allvarligare trafikbrott som tidigare ledde till beslut om körkortsåterkallelse skall nu leda till förarförbud. Tillämpningen av de nya bestämmelserna bör således motsvara vad som tidigare gällt beträffande återkallelse på grund av brott av ifrågavarande slag. Det kan därvid nämnas att det inom länsstyrelserna har utarbetats en förteckning över de körkortsingripanden som sker i normalfallet vid de vanligaste trafikbrotten. Innehållet i förteckningen framgår delvis av redovisningen av förhållandena i Sverige i bilaga 2.

I punkten 4 anges när förarförbud skall meddelas på grund av att körkortshavaren inom viss tid har begått flera trafikförseelser, så att den sammanlagda prickbelastningen överstiger en viss nivå. Denna ingripandegrund behandlas i den allmänna motiveringen, avsnitt 12.6.

Har körkortshavaren inom loppet av två år gjort sig skyldig till flera trafikförseelser, vilka sammantagna föranleder mer än sex prickar, skall förarförbud meddelas. Den relevanta tidpunkten för varje förseelse är den då förseelsen begicks – inte tiden för lagföringen. Trafikbrott som begicks mer än två år innan den senaste förseelsen saknar således betydelse för om förarförbud skall meddelas enligt förevarande bestämmelse. Beslutet om förarförbud skall meddelas när körkortshavaren lagförs för den förseelse som vid ett nytt beslut om prickning skulle ha medfört att det sammanlagda antalet aktiva prickar hade uppgått till mer än sex. Situationen uppkommer när en körkortshavare som redan belastas av exempelvis fyra prickar lagförs för ett nytt brott som skulle ha gett ytterligare tre prickar. Körkortsingripandet skall då ske i form av förarförbud i stället för prickning.

Punkten 5 tar sikte på den situation som uppkommer då en körkortshavare som tidigare har haft förarförbud begår ett nytt trafikbrott, vilket inte är så allvarligt att det i sig motiverar ett nytt förarförbud. Det är således fråga om en återfallssituation, där den nya förseelsen är sådan att den i normalfallet leder till beslut om prickning. Har körkortshavaren tidigare haft förarförbud, skall ett nytt sådant beslut meddelas om han genom sitt återfall visat prov på bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de regler som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse. Bedömningen får göras mot bakgrund av allvaret i det nya trafikbrottet och den tid som förflutit sedan det förra förarförbudet upphörde att gälla. Har mer än tre år förflutit, bör förarförbud beslutas bara i undantagsfall.

*Tredje stycket* är nytt och gäller den fortsatta betydelsen av prickar som redan har beaktats vid bestämmande av förarförbud. Vi har i avsnitt 11.4 föreslagit att prickar som har påförts körkortshavaren skall registreras i körkortsregistret och att de skall kvarstå i registret under en tid av fem år. Den nu aktuella bestämmelsen påverkar inte frågan om registrering av prickarna. Den innebär enbart att prickar som har beaktats vid bestämmande av förarförbud inte längre skall medräknas i den sammanlagda prickbelastningen vid tillämpningen av andra stycket punkten 4 efter nya trafikbrott. I allmänhet bör man kunna utgå från att tidigare påförda prickar har beaktats vid beslut om förarförbud. Det kan ha skett genom att de ingått i den sammanlagda prickbelastning som lagts till grund för ett beslut om förarförbud eller genom att de har beaktats vid bestämmandet av längden på förarförbud som beslutats enligt någon av punkterna 1–3, jfr. avsnitt 12.4.2.

*Fjärde stycket* motsvarar vad som tidigare gällde enligt 5 kap. 10 § andra stycket KKL beträffande möjligheten att avstå från att besluta om återkallelse eller att sätta ned spärrtidens längd. Bestämmelsen innebär att körkortshavaren kan undgå förarförbud eller att en kortare

förbudstid kan bestämmas, om det föreligger synnerliga skäl och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. De situationer som avses är desamma som tidigare. Det kan exempelvis gälla trafiknykterhetsbrott i samband med en kortare förflyttning av fordon på parkeringsplats eller liknande. Ett annat exempel är att osedvanligt lång tid har förflutit sedan brottet begicks (prop. 1975/76:155 s. 109 f.). Av kravet på synnerliga skäl följer att denna undantagsmöjlighet skall tillämpas restriktivt. Den som undgår förarförbud med stöd av förevarande bestämmelse bör i allmänhet i stället påföras prickar.

### 3 a §

I paragrafen behandlas frågan om förarförbudets längd. Av *första stycket* framgår att förarförbud skall gälla under en bestämd tid. Förbudstiden skall anges i beslutet och den kan vara lägst en månad och högst tre år. I enlighet med uttalanden i tidigare förarbeten bör det bara i undantagsfall förekomma att spärrtiden bestäms till minimitiden en månad, jfr. prop. 1975/76:155 s. 99. Det bör då främst gälla att körkortshavaren har ett utpräglat behov av körkort på grund av t.ex. arbets- eller boendeförhållanden.

Vilka faktorer som skall beaktas vid bestämmandet av förbudstiden behandlas utförligt i den allmänna motiveringen, avsnitt 12.4. Förbudstiden bör bestämmas med ledning av de utgångspunkter som ligger till grund för reglerna om straffmätning i 29 kap. BrB, jfr. prop. 1987/88:120. Vid sidan av straffvärdet skall främst den omständigheten att det är fråga om återfall beaktas vid bestämmandet av förarförbudets längd (jfr. 29 kap. 4 § BrB). Återfalllets betydelse behandlas närmare i den allmänna motiveringen. I vissa fall bör dessutom försvårande respektive förmildrande omständigheter av det slag som anges i 29 kap. 2–3 §§ BrB kunna beaktas. Behovet av sådana hänsynstaganden torde dock vara begränsat. Det kan dock förekomma situationer då sådana omständigheter bör beaktas när det är fråga om vissa allvarigare trafikbrott som t.ex. vårdslöshet i trafik, rattfylleribrott i vissa fall eller smitning.

I avsnitt 12.4.3 föreslås att Riksåklagaren skall få i uppdrag att efter hörande av Rikspolisstyrelsen och Vägverket utfärda föreskrifter för körkortsingripande genom förarförbud. Av föreskrifterna bör framgå bl.a. vilka förbudstider som i normalfallet bör bestämmas för olika trafikbrott. Föreskrifterna är avsedda att tillämpas när körkortsingripandet handläggs i den summariska straffprocessen, men de bör kunna få betydelse också för ingripanden som beslutas av domstol.

I *andra stycket* anges en minimitid för förarförbud som beslutas på grund av vissa brott. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 6 § KKL om spärrtidens längd vid återkallelse på grund av grov

vårdslöshet i trafik, grovt rattfylleri eller grovt brott mot 30 § järnvägs-säkerhetslagen (1990:1157). När förarförbud beslutas på grund av ett sådant brott, skall förbudstiden bestämmas till lägst ett år.

I den allmänna motiveringen, avsnitt 12.6.2, anges hur giltighetstiden skall bestämmas vid förarförbud som beslutas med stöd av 3 § 4 (på grund av den sammanlagda prickbelastningen).

### 3 b §

Paragrafen avser den situation som uppkommer när frågan om förarförbud har handlagts genom föreläggande av ordningsbot, som körkortshavaren har godkänt i omedelbar anslutning till brottet. Förarförbudet träder i kraft direkt när körkortshavaren godkänner föreläggandet. Han skall då kunna medges rätt att fortsätta köra under en period om 48 timmar från förarförbudets ikraftträdande. Denna möjlighet motiveras av samma praktiska behov som den tidigare möjligheten att medge motsvarande rätt vid omhändertagande av körkort (se den tidigare bestämmelsen i 5 kap. 7 § andra stycket KKL).

### 3 c §

I bestämmelsens *första stycke* anges när beslut om tillfälligt förarförbud skall meddelas. Förutsättningarna för ett sådant interimistiskt beslut är i allt väsentligt desamma som för beslut om omhändertagande av körkort på grund av misstanke om brott enligt den tidigare bestämmelsen i 5 kap. 7 § första stycket 2 KKL. Ett beslut om tillfälligt förarförbud skall således meddelas, om det på sannolika skäl kan antas att körkortshavaren kommer att meddelas ett slutligt beslut om förarförbud på grund av grov vårdslöshet i trafik, trafiknykterhetsbrott eller på grund av ett allvarligt trafikbrott av det slag som avses i 3 § 3. Tillfälligt förarförbud bör också kunna beslutas vid misstanke om vårdslöshet i trafik, om misstanken att körkortshavaren i väsentlig mån har brustit i omsorg och varsamhet är så stark att det på sannolika skäl kan antas att ett slutligt beslut om förarförbud kommer att meddelas. Paragrafen innebär dessutom att tillfälligt förarförbud skall meddelas, om det på sannolika skäl kan antas att förarförbud kommer att meddelas på grund av smitningsbrott.

Förslaget innebär att beslut om tillfälligt förarförbud inte kan meddelas när det på sannolika skäl kan antas att förarförbud kommer att meddelas på grund av den sammanlagda prickbelastningen (3 § 4) eller på grund av återfall av det slag som avses i 3 § 5. Tillämpningsområdet är således något snävare än vad som gäller enligt den nuvarande bestämmelsen om återkallelse tills vidare i 5 kap. 5 § KKL. Det bör dock framhållas att förslaget i stort sett överensstämmer med gällande praxis, då det torde vara ovanligt att körkort återkallas tills

vidare, när det är fråga om ingripande på grund av upprepade brott av det slag som avses i 5 kap. 3 § 3 KKL.

Det bör framhållas att det i tidigare förarbeten (prop. 1958:69) har uttalats att befogenheten att ingripa genom interimistiskt beslut skall handhas med tillbörlig försiktighet. Detsamma bör givetvis gälla beträffande beslut om tillfälligt förarförbud.

Ett beslut om tillfälligt förarförbud gäller till dess annat meddelas. I beslutet skall emellertid anges den längsta tid under vilken det skall gälla. Giltighetstiden skall begränsas så att den inte överstiger den förbudstid som kan förutses i det slutliga beslutet. På så sätt minskar risken för att det interimistiska beslutet kommer att gälla under längre tid än den förbudstid som brottet föranleder och som fastställs i det slutliga beslutet.

Av *andra stycket* följer att den som har fått ett tillfälligt förarförbud kan medges rätt att köra under en period om 48 timmar räknat från ingripandet. Denna möjlighet utgör en motsvarighet till den tidigare bestämmelsen i 5 kap. 7 § andra stycket KKL, vilken har motiverats av de praktiska problem som kan uppstå vid körkortsingripanden som sker i omedelbar anslutning till trafikbrottet.

### 3 d §

Paragrafen innehåller i *första stycket* den centrala bestämmelsen om körkortsingripande genom prickning. Pricksystemet behandlas utförligt i den allmänna motiveringen, kapitel 11. Prickning skall ske när det är fråga om trafikbrott som enligt tidigare ordning antingen föranledde varning eller som tillsammans med ytterligare trafikbrott kunde föranleda ett körkortsingripande med stöd av bestämmelsen i 5 kap. 3 § 3 KKL (upprepade trafikbrott). Med trafikbrott avses brott mot bestämmelser som har meddelats i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse. Liksom tidigare avses med uttrycket *trafikens intresse* trafikrelaterade förseelser som inte har begåtts vid färd, t.ex. skatte-, försäkrings- och registreringsförseelser (prop. 1975/76:155 s. 93 f.). Beslut om prickning skall således meddelas när det är fråga om trafikbrott som inte är så straffvärda att de ensamma motiverar ett beslut om förarförbud. Av särskilt intresse är därvid den skada eller trafikfara som förseelsen har inneburit samt vad körkortshavaren insett eller borde ha insett om detta. I avsnitt 11.3.2 föreslås att Riksåklagaren får i uppdrag att efter hörande av Rikspolisstyrelsen och Vägverket utfärda föreskrifter för körkortsingripande genom prickning. I föreskrifterna bör uttryckligen anges vilka trafikbrott som i normalfallet skall leda till beslut om prickning.

Ett beslut om prickning innebär att körkortshavaren påförs ett visst antal prickar. Är det fråga om en enda överträdelse, skall antalet

prickar vara lägst en och högst fyra. Är det fråga om flera trafikbrott som lagförs samtidigt, kan antalet prickar bestämmas till fler än fyra. Någon övre gräns för hur många prickar som kan påföras vid ett och samma tillfälle finns inte. Hur många prickar som skall bestämmas i det enskilda fallet bestäms med ledning av trafikbrottets eller den samlade brottslighetens straffvärde, se avsnitt 11.3.1. Av Riksåklagarens föreskrifter bör framgå hur många prickar som i normalfallet skall påföras körkortshavaren vid olika slags trafikbrott.

Enligt *andra stycket* kan prickning ske också vid brott av det slag som avses i 3 § och som i normalfallet leder till förarförbud. Förutsättningen är att överträdelsen kan anses som ringa från trafiksäkerhetssynpunkt.

### 3 e §

I paragrafens *första stycke* anges möjligheten att genom deltagande i utbildning erhålla befrielse från tidigare påförda prickar. Av bestämmelsen i 7 kap. 3 § KKL följer att frågan om reducereing av prickar prövas av Vägverket. Av *andra stycket* följer att Vägverket skall pröva frågan om reducereing av tidigare påförda prickar med tillämpning av föreskrifter som regeringen utfärdar med stöd av bestämmelsen i 10 kap. 1 § 5. En utförlig redovisning av hur systemet kan utformas återfinns i avsnitt 11.5.

### 4 §

I bestämmelsen anges när ett körkort skall återkallas. Innehållet i de fyra punkterna i *första stycket* motsvarar 5 kap. 3 § 5–8 KKL. Dock har en viss ändring gjorts beträffande återkallelse på grund av allmän brottslighet. Av punkten 2 följer att körkortet skall återkallas, om det på grund av körkortshavarens personliga förhållanden eller av annan anledning finns skäl att ifrågasätta hans lämplighet som körkortshavare. En sådan anledning kan vara att han fällts till ansvar för allmän brottslighet av det slag som avsågs i den tidigare bestämmelsen i 5 kap. 3 § 6 KKL. Ändringen föranleds av att det egentligen inte är brottet i sig som föranleder körkortsingripandet. I stället skall det ske efter en samlad bedömning av körkortshavarens lämplighet ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det bör understrykas att ändringen till sin natur är redaktionell och att möjligheten att besluta om återkallelse på grund av brott av ifrågavarande slag skall tillämpas på samma sätt som tidigare.

I *andra stycket* anges att beslut om återkallelse får begränsas till att avse en eller flera behörigheter. Stadgandet motsvarar den tidigare bestämmelsen i 5 kap. 4 § KKL.

## 5 §

Paragrafen behandlar interimistiska beslut om körkortsåterkallelse. Vissa ändringar har gjorts med anledning av våra förslag i övrigt. De innebär att interimistiskt beslut om återkallelse inte längre kan meddelas på grund av misstanke om trafikbrott av de slag som avses i bestämmelsen om förarförbud i 3 §. Ett interimistiskt beslut om återkallelse kan numera meddelas bara om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt på grund av sådana personliga eller medicinska skäl som avses i 4 § 1–3. Tidigare gällde att giltighetstiden för ett interimistiskt beslut om återkallelse skulle begränsas enligt vad som gäller för spärrtid, om beslutet grundades på exempelvis misstanke om allmänt brott av det slag som avsågs i 5 kap. 3 § 6 KKL. Denna ordning avskaffas. Ett sådant körkortsingripande grundas, enligt vår uppfattning, på en bedömning av körkortshavarens allmänna lämplighet och det bör därför i förevarande hänseende behandlas på samma sätt som de ingripanden som grundas på övriga personliga eller medicinska skäl.

## 6 §

Av bestämmelsen framgår att spärrtid skall bestämmas vid återkallelse på grund av opålitlighet i nykterhetskänseende eller på grund av sådana personliga förhållanden som avses i 4 § 2.

## 7 §

Paragrafens *första stycke* har ändrats, så att omhändertagande inte skall ske när det är fråga om trafikbrott av det slag som i fortsättningen skall leda till förarförbud.

*Andra stycket* är nytt och syftar till att förtydliga vad som skall ske vid mindre allvarliga trafiknykterhetsbrott. I avsnitt 11.2 lämnas en redogörelse för pricksystemets tillämpningsområde. Av redogörelsen framgår att prickning skall kunna ske vid rattfylleribrott där alkoholhalten ligger precis över gränsen för det straffbara området. I dessa fall saknas förutsättningar för att meddela beslut om tillfälligt förarförbud, då ett sådant beslut förutsätter att det på sannolika skäl kan antas att körkortshavaren kommer att få förarförbud. Körkortet skall då i stället omhändertas med stöd av punkten 1 i förevarande paragraf. Avsikten är att denna möjlighet skall tillämpas på samma sätt som den tidigare bestämmelsen i 5 kap. 7 § 1 KKL (prop. 1988/89:134 s.19 ff.). Omhändertagande skall inte ske i de fall då trafiknykterhetsbrott leder till beslut om tillfälligt förarförbud.

## 10 §

I paragrafen har införts ett nytt *andra stycke*, vilket tar sikte på de fall då beslut om tillfälligt förarförbud har gällt under så lång tid att ytterligare ingripande inte kan anses påkallat. Vid den slutliga prövningen av förarförbudet kan åklagaren eller domstolen då förordna att förbudet skall anses till fullo verkställt genom den tid under vilken det tillfälliga förarförbudet har gällt med anledning av ifrågavarande brott.

## 11 §

Paragrafen har justerats med anledning av att institutet varning avskaffas.

## 13 §

*Första stycket* motsvarar i allt väsentligt bestämmelsen i 5 kap. 13 § KKL. En mindre justering har dock gjorts med hänsyn till vårt förslag att någon giltighetstid för beslut om återkallelse tills vidare inte längre skall bestämmas.

*Andra stycket* är nytt. En ansökan om nytt körkort från den som tidigare haft körkort, vilket förlorat sin giltighet på grund av förarförbud som avses i 3 kap. 13 § 6 eller 7, får inte prövas innan giltighetstiden för förarförbudet har löpt ut. Det gäller således vid förarförbud med en giltighetstid som överstiger ett år och vid förarförbud som har meddelats på grund av trafikbrott som körkortshavaren begått under den tvååriga provotid som gäller för nya körkort enligt 3 kap. 18 § KKL. I sammanhanget kan erinras om bestämmelsen i 3 kap. 4 § första stycket, enligt vilken förarprov inte får avläggas så länge spärrtid löper eller förarförbud gäller.

## 14 §

*Andra stycket* har ändrats med anledning av att körkortsingripanden på grund av trafikbrott i fortsättningen skall ske genom förarförbud i stället för återkallelse. Bestämmelsen avser numera endast förhållandet efter återkallelse på grund av sådana personliga, medicinska eller formella skäl som avses i 4 §.

*Tredje stycket* har justerats med hänsyn till att vissa bestämmelser i 3 § förs över till 4 §.

*Fjärde stycket* är nytt. Av bestämmelsen i 3 kap. 13 § punkten 6 följer att ett körkort blir ogiltigt, om förarförbud har gällt under mer än ett år för körkortshavaren. För att få nytt körkort måste han uppfylla de krav som anges i första stycket. Detsamma gäller den vars körkort har förlorat sin giltighet enligt 3 kap. 13 § 7 på grund av trafikbrott som han begått under den tvååriga provotid som gäller för nya körkort.



## 15 §

I första stycket har vissa justeringar gjorts med hänsyn till ändringarna i 3 § i dess nuvarande lydelse, vilken bestämmelse nu återfinns i 4 §.

**6 kap.**

## 2 §

I bestämmelsen anges när ett utländskt körkort inte gäller i Sverige. Våra förslag beträffande förarförbud föranleder ett tillägg, vilket har förts in som en ny fjärde punkt. Ett utländskt körkort gäller inte i Sverige, om innehavaren har förarförbud enligt bestämmelserna i 5 kap. Av 6 kap. 5 § framgår att ett utländskt körkorts giltighet i Sverige skall prövas, om det finns sådan grund för körkortsingripande som avses i 5 kap. Det innebär bl.a. att innehavaren kan meddelas förarförbud. Innebörden av ett sådant beslut är densamma som vid förarförbud för innehavare av svenskt körkort. Det finns därvid anledning att särskilt uppmärksamma bestämmelsen i 3 kap. 13 § 6, enligt vilken ett körkort förlorar sin giltighet, om förarförbud har gällt för innehavaren i mer än ett år.

**7 kap.**

## 2 §

Ändringarna i andra stycket föranleds av överflyttningen av körkortsingripanden på grund av trafikbrott till straffprocessen. Länsstyrelsen skall i fortsättningen pröva bara sådana körkortsingripanden som gäller återkallelse enligt 5 kap. 4 § eller återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 §. Dessutom har ett tillägg gjorts beträffande försöksverksamheten med alkoholås. Det innebär en ändrad beslutsordning för försöksverksamheten. Körkortsingripanden på grund av trafiknykterhetsbrott skall ske i form av förarförbud och handläggs inom straffprocessen. Den som har fått sådant förarförbud kan hos länsstyrelsen ansöka om tillstånd att köra med alkoholås. Förutsättningarna för att få ett sådant tillstånd anges i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med alkoholås.

## 2 a §

Paragrafen är ny. *Första stycket* innebär att körkortsingripanden på grund av trafikbrott flyttas över till straffprocessen. Frågor om förarförbud och prickning prövas i brottmål av allmän domstol eller genom förfarandet med föreläggande av ordningsbot eller strafföreläggande. Beträffande beslut om tillfälligt förarförbud hänvisas till kommentaren till 4 §.

I *andra stycket* anges att handläggningen i domstol skall ske enligt reglerna i rättegångsbalken, i den mån inte annat är särskilt angivet i denna lag. I kapitel 14 lämnas en närmare redogörelse för ifrågavarande handläggning.

## 2 b §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om handläggningen i domstol vid överprövning av överklagade beslut om tillfälligt förarförbud enligt 5 kap. 3 c §. Handläggningen behandlas närmare i den allmänna motiveringen, kapitel 15.

Av *första stycket* framgår att prövningen skall ske med tillämpning av rättegångsbalkens regler för mål om brott för vilket inte är stadgat svårare straff än böter eller fängelse i sex månader. Det innebär att tingsrätten är domför med en lagfaren domare utan nämnd. Av våra överväganden i avsnitt 14.2 framgår att även notarie skall kunna pröva ifrågavarande överklaganden utan nämnd, såvida det inte sker vid muntlig förhandling, jfr. den föreslagna bestämmelsen i 19 § sjätte stycket TI. När det gäller notariernas behörighet att pröva överklagade beslut om tillfälligt förarförbud, föreslås inte någon begränsning motsvarande den som gäller vid handläggningen av mål där frågan om körkortsingripande prövas slutligt.

I *andra stycket* behandlas frågan om vilken handläggningsform som domstolen skall använda vid prövning av överklagade beslut om tillfälligt förarförbud. Prövningen skall enligt huvudregeln ske efter skriftlig handläggning. Domstolen skall dock under vissa omständigheter hålla muntlig förhandling som ett komplement till den skriftliga handläggningen. Ett skäl för muntlig förhandling är att tingsrätten bedömer att en sådan skulle vara till fördel för utredningen eller att det skulle främja ett snabbt avgörande. Dessutom gäller att muntlig förhandling i princip skall hållas, om körkortshavaren har begärt en sådan. Hans begäran får dock avslås, om domstolen finner att förhandlingen är uppenbart obehövlig. Så kan exempelvis vara fallet om det står klart att körkortshavarens ändringsyrkande skall bifallas. Ett annat exempel är att det genom vad som förekommer i det skriftliga materialet står helt klart att det saknas anledning att ändra det överklagade beslutet. Så kan vara fallet om körkortshavaren har erkänt brottet samtidigt som det är uppenbart att vad han anfört om sina personliga förhållanden inte utgör skäl för ändring. Detsamma gäller om utredningen av brottet med styrka talar för att han kommer att fällas till ansvar. Det bör framhållas att domstolens ställningstagande i frågan om muntlig förhandling måste ske mot bakgrund av bl.a. artikel 6 i Europakonventionen, se avsnitt 6.1.1.

## 3 §

I paragrafen har gjorts ett tillägg, av vilket följer att Vägverket skall pröva ärenden om reducering av prickar enligt bestämmelsen i 5 kap. 3 e §.

## 4 §

I paragrafen har ett tillägg gjorts beträffande beslut om tillfälligt förarförbud. Ett sådant ingripande kan beslutas av polismyndighet eller åklagare. I avsnitt 15.2 lämnas en närmare redogörelse för förfarandet.

I sammanhanget kan nämnas att det av bestämmelsen i 2 a § följer att domstol kan meddela beslut om tillfälligt förarförbud. Det torde i första hand bli aktuellt genom att domstolen i dom förordnar om att ett sådant förbud skall gälla till dess att beslut om förarförbud enligt 5 kap. 3 § vinner laga kraft.

## 5 §

Paragrafen har justerats med anledning av ändringarna i paragrafen om omhändertagande av körkort, 5 kap. 7 §.

## 6 §

Ändringarna innebär att länsstyrelsen i fortsättningen kan utfärda preliminära beslut om återkallelse enligt 5 kap. 4 § eller återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 §.

## 7 §

Andra stycket har ändrats. Det avser endast beslut om återkallelse eller förarförbud. Sådana beslut skall delges med den som beslutet avser. Delgivning behöver dock inte ske när det ändå är uppenbart att körkortshavaren har fått del av beslutet. Det kan exempelvis vara så att beslutet har avkunnats efter muntlig förhandling och att det av anteckning i rättens akt framgår att körkortshavaren då var närvarande. Detsamma gäller om det av tjänsteanteckning framgår att körkortshavaren har fått del av beslutet vid besök i rätten eller via telefon.

## 8 §

*Första stycket* är nytt och behandlar frågan om vid vilken tidpunkt som beslut om förarförbud enligt 5 kap. 3 § träder i kraft. Frågan behandlas i den allmänna motiveringen, avsnitt 12.3. Ikraftträdandet är delvis beroende av i vilken ordning körkortsingripandet har handlagts. Gemensamt för de olika situationerna är dock att förarförbudet börjar att gälla först när beslutet har vunnit laga kraft och körkortshavaren bevisligen har fått del av beslutet. Av det sagda följer bl.a. att beslut om förarförbud som har avkunnats av domstol i körkortshavarens

närvaro träder i kraft när beslutet vinner laga kraft utan krav på ytterligare delgivning. Körkortsingripanden som har handlagts enligt reglerna för den summariska straffprocessen träder i kraft när ordningsbots- respektive strafföreläggandet anses godkänt enligt allmänna regler. Det innebär att förarförbudet träder i kraft omedelbart, om körkortshavaren godkänner exempelvis ett föreläggande av ordningsbot i närvaro av polis. Har förfarandet med kontorsföreläggande använts, träder förarförbudet i kraft när det skriftliga godkännandet kommer in till behörig mottagare. Detsamma gäller i allmänhet vid godkännande av strafföreläggande, vilka oftast skickas till den misstänkte med post. I båda fallen måste det ankomma på körkortshavaren att kontrollera när det undertecknade föreläggandet har kommit in till behörig mottagare. Kör han efter att så har skett, gör han sig skyldig till olovlig körning. Har beslutet om förarförbud meddelats i dom, börjar det att gälla när körkortshavaren får del av beslutet, dock tidigast när det vinner laga kraft.

I det nya *andra stycket* anges att beslut om tillfälligt förarförbud enligt 5 kap. 3 c § börjar att gälla när körkortshavaren får del av beslutet. Det vanliga torde vara att körkortshavaren får del av beslutet i direkt anslutning till det polisingripande som föranleds av det aktuella trafikbrottet.

#### 8 a §

Paragrafen är ny och anger hur giltighetstiden för förarförbud enligt 5 kap. 3 § skall beräknas. I första meningen behandlas den situationen att förarförbud meddelas den för vilken ett beslut om tillfälligt förarförbud enligt 5 kap. 3 c § redan gäller. Giltighetstiden för det slutliga beslutet skall då räknas från den dag då beslutet om tillfälligt förarförbud började att gälla. Av 8 § andra stycket framgår att detta beslut träder i kraft så snart körkortshavaren får del av det. Andra meningen avser den situationen att något interimistiskt beslut inte gäller när det slutliga beslutet om körförbud meddelas. Giltighetstiden för förarförbudet skall då räknas från den dag då det slutliga beslutet om förarförbud trädde i kraft enligt bestämmelserna i 8 § första stycket, dvs. när körkortshavaren får del av beslutet, dock tidigast den dag då det vinner laga kraft. Tid under vilken tillfälligt förarförbud har gällt skall i förekommande fall avräknas från giltighetstiden för det slutliga beslutet. Avräkningen bör lämpligen göras av den polismyndighet vid vilken körkortet förvaras under giltighetstiden för förarförbudet och som således har att återlämna körkortet vid utgången av förbudstiden.

## 9 §

Andra stycket är nytt och innehåller en bestämmelse om att körkortet skall vara inlämnat till polismyndighet under den tid som förarförbud gäller för innehavaren. Det gäller både vid förarförbud enligt 5 kap. 3 § och vid tillfälligt förarförbud enligt 5 kap. 3 c §. Körkortet skall förvaras hos den myndighet inom vars område det bakomliggande brottet begicks. Körkortshavaren bör dock ha möjlighet att ge in det till vilken polismyndighet som helst i landet. När förarförbudet har upphört att gälla, skall körkortet återlämnas till körkortshavaren, såvida det inte har blivit ogiltigt enligt bestämmelserna i 3 kap. 13 § 6 eller 7.

**8 kap.**

## 4 §

Paragrafen är ny och behandlar överklagande av beslut om tillfälligt förarförbud enligt 5 kap. 3 c §. Av första stycket framgår att polismyndighetens beslut får överklagas till åklagare. I andra stycket behandlas överklagande av åklagarens beslut om tillfälligt förarförbud. Bestämmelsen gäller både när åklagaren har meddelat det inledande beslutet (jfr. 7 kap. 4 §) och när han har meddelat sitt beslut efter att körkortshavaren har överklagat polismyndighetens beslut. I båda fallen får åklagarens beslut överklagas till allmän domstol.

Beslut om tillfälligt förarförbud får överklagas utan begränsning i tiden.

## 5 §

Paragrafen är ny och innehåller vissa formella bestämmelser om överklagande av beslut om tillfälliga förarförbud.

## 6 §

I paragrafen anges att prövningen av överklagade beslut om tillfälligt förarförbud skall ske skyndsamt. Beslut skall meddelas så snart som möjligt efter det att beredningen av ärendet har avslutats. Bestämmelsen gäller såväl åklagarens som den allmänna domstolens prövning.

## 7 §

Bestämmelsen är ny och innebär att förvaltningslagens (1986:223) bestämmelser om omprövning skall tillämpas av polismyndigheter och åklagare i fråga om beslut om tillfälligt förarförbud. Förslaget behandlas i den allmänna motiveringen, avsnitt 15.3.4. Finner polismyndigheten att ett beslut som den tidigare meddelat är uppenbart oriktigt på grund av att nya omständigheter har tillkommit eller av annan anledning, skall myndigheten ändra beslutet. Förutsättningen är

dock att det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för körkortshavaren. Vad som nu har sagts gäller också åklagaren. Har ändring skett av ett överklagat beslut i enlighet med klagandens begäran, skall överklagandet anses förfallet, jfr. 28 § FL.

### **9 kap.**

#### 3 §

I paragrafen regleras frågan om ansvar för brott mot bestämmelsen i 7 kap. 9 §, i vilken numera också föreskrivs att körkortet skall vara inlämnat till polismyndighet under den tid som förarförbud gäller för körkortshavaren. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna skyldighet döms till penningböter. I likhet med vad som enligt praxis gäller efter återkallelse skall ansvar inte utdömas, om körkortshavaren har anmält att körkortet har förkommit, såvida inte kortet därefter kommer till rätta.

### **10 kap.**

#### 1 §

Bestämmelsen har kompletterats med en ny fjärde punkt. Regeringen äger meddela föreskrifter för Vägverkets tillämpning av bestämmelsen i 5 kap. 3 e §. I den angivna paragrafen behandlas körkortshavarens möjligheter att genom deltagande i utbildning befrias från prickar som tidigare har påförts honom. Beslutet att reducera prickbelastningen meddelas av Vägverket. Enligt förevarande bestämmelse kan regeringen ge anvisningar såväl beträffande förutsättningarna för sådan reduktion som för Vägverkets prövning enligt bestämmelsen i 5 kap. 3 e §. Föreskrifterna kan således innehålla närmare anvisningar både om de utbildningsprogram som Vägverket har att fastställa och om förutsättningarna för att besluta om reduktion av prickbelastningen efter genomgången utbildning. Frågan behandlas i avsnitt 11.5.

### 18.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

#### 1 §

Ändringen i *första stycket* skall ses mot bakgrund av införandet av förarförbud som en ny form för körkortsingripande. Trafiknykterhetsbrott av det slag som är av intresse i förevarande sammanhang skall i fortsättningen leda till förarförbud i stället för till återkallelse. Det innebär att institutet ”villkorlig återkallelse” avskaffas. Den ifrågasvarande försöksverksamheten skall dock drivas vidare, vilket kan ske genom en *försöksverksamhet med alkoholås*.

I *andra stycket* definieras begreppet alkoholås. Definitionen återfanns tidigare i 2 § andra stycket.

I *tredje stycket* anges försöksverksamhetens tillämpningsområde, vilket skall omfatta samma förarbehörigheter, samma geografiska områden och samma slags trafiknykterhetsbrott som tidigare. En begränsning har dock införts, vilken innebär att den som har meddelats förarförbud med en giltighetstid över två år inte får delta i försöksverksamheten. Begränsningen skall ses mot bakgrund av den tvååriga villkorstid som gäller enligt 6 §. Utan den föreslagna begränsningen skulle konsekvensen vid förarförbud längre än två år bli att körkorts-havaren fick köra med alkoholås under villkorstiden men inte alls köra bil efter att denna löpt ut.

#### 2 §

Paragrafen och därmed försöksverksamheten har fått en ny utformning, vilken skall ses mot bakgrund av de nya reglerna om körkortsingripande på grund av trafikbrott. Av de nya bestämmelserna i 5 kap. KKL framgår att ett förarförbud innebär att körkortshavaren förbjuds att under en viss tid föra körkortspliktigt fordon. Av första stycket i förevarande paragraf följer att den för vilken förarförbud gäller kan få särskilt tillstånd att köra fordon med alkoholås. Ett sådant tillstånd meddelas av länsstyrelsen.

I andra stycket anges vad ett särskilt tillstånd att köra med alkoholås innebär. Den rätt att köra som följer med tillståndet motsvarar vad som tidigare gällde vid villkorlig körkortsåterkallelse. Den som har erhållit länsstyrelsens tillstånd får – trots det gällande förarförbudet – inom svenskt territorium köra en viss angiven personbil, vilken är utrustad med alkoholås. Bilen i fråga får inte användas i yrkesmässig trafik. Tillståndet gäller med särskilda villkor för körkortshavaren och fordonet under en bestämd tid, vilken benämns villkorstiden (se 6 §).

Det bör uppmärksammas att ifrågavarande begränsningar och villkor gäller under hela villkorstiden och således även efter det att förarförbudets giltighetstid har löpt ut.

### 3 §

Ändringen föranleds av att beslutet om förarförbud skall handläggas i den ordning som föreskrivs för straffprocessen. Länsstyrelsens handläggning av tillståndsfrågan får därför ske i särskild ordning. Prövningen bör ske vid särskild trafikenhet eller motsvarande som har att pröva körkortsärenden.

### 4 §

I paragrafen anges vilka handlingar som körkortshavaren skall ge in tillsammans med sin ansökan. Ändringen i tredje punkten beträffande körkortshavarens viljeförklaring föranleds av att försöksverksamheten inte längre är knuten till institutet villkorlig återkallelse.

### 5 §

I paragrafen anges omständigheter under vilka körkortshavaren inte får ges tillstånd att köra med alkohol. Dessa motsvarar vad som tidigare gällde beträffande villkorlig återkallelse.

### 6 §

I paragrafen behandlas de villkor som är förbundna med tillstånd att köra med alkohol och som gäller under den s.k. villkorstiden. Det saknas skäl att ändra den grundläggande innebörden i bestämmelsen, men vissa kompletteringar är nödvändiga med anledning av förslaget att införa förarförbud. I *första stycket* anges således att villkorstiden är två år. Villkorstiden är alltid densamma, oavsett längden på det förarförbud som har föregått länsstyrelsens beslut att meddela tillstånd enligt förevarande lag. Det innebär att körkortshavaren skall följa gällande villkor även efter det att giltighetstiden för förarförbudet har löpt ut.

I *andra stycket* anges de villkor som körkortshavaren skall följa under villkorstiden. Ingen ändring har gjorts i förhållande till vad som redan gäller för försöksverksamheten.

Av *tredje stycket* följer att villkorstiden räknas från den dag då tillståndsbeslutet meddelas.

### 7 §

Ändringarna föranleds av den nya utformningen av försöksverksamheten. De i paragrafen angivna skyldigheterna motsvarar vad som tidigare gällde beträffande villkorlig återkallelse. I paragrafen anges nu



att ifrågavarande skyldigheter gäller under hela villkorstiden. De gäller således i förekommande fall även efter det att förarförbudet har upphört att gälla.

#### 8 §

Länsstyrelsen skall utöva samma tillsyn som tidigare. Den nya konstruktionen av försöksverksamheten föranleder ändringar beträffande reaktionen vid körkortshavarens misskötsamhet. Av *andra stycket* följer att länsstyrelsen under vissa förutsättningar skall återkalla körkortshavarens tillstånd att köra med alkolås. Så skall ske om körkortshavaren bryter mot de villkor som gäller enligt 6 § eller om han under villkorstiden blir föremål för ett nytt körkortsingripande i form av prickning, förarförbud eller återkallelse. Länsstyrelsen kan avstå från att återkalla tillståndet, om särskilda skäl föreligger. Återkallelse bör exempelvis inte ske, om det nya körkortsingripandet har gällt prickning på grund av en bagatellartad förseelse. Därvid måste emellertid också den tid som har förflutit mellan länsstyrelsens tillståndsbeslut och den nya förseelsen beaktas. Har den nya förseelsen begåtts kort tid efter länsstyrelsens beslut, bör även mindre allvarliga förseelser i allmänhet leda till att länsstyrelsen återkallar tillståndet. Tillståndet skall återkallas om körkortshavaren vill avbryta sitt deltagande i försöksverksamheten.

I *andra stycket* anges att det tidigare meddelade förarförbudet åter börjar gälla när körkortshavaren får del av länsstyrelsens beslut att återkalla tillståndet att köra med alkolås. Med tanke på bestämmelserna om olovlig körning måste återkallelsebeslutet delges med körkortshavaren. Förarförbudet skall gälla under så lång tid som återstod av förbudstiden när tillståndet att köra med alkolås trädde i kraft. Någon avräkning skall inte göras på grund av de inskränkningar som gällt för körkortshavaren under villkorstiden.

#### 9 §

I *första stycket* anges vilken länsstyrelse som skall pröva körkortshavarens ansökan om tillstånd att köra med alkolås. Liksom tidigare skall prövningen göras av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd när ansökan görs. Det gäller oavsett vid vilken myndighet eller domstol som frågan om förarförbud har handlagts.

#### 10 §

I paragrafen behandlas rätten att överklaga beslut som har meddelats enligt ifrågavarande lag. Länsstyrelsens beslut att inte bevilja en ansökan om särskilt tillstånd att köra med alkolås eller att återkalla ett

sådant tillstånd får överklagas till länsrätt. Vid överklagande till kammarrätt krävs prövningstillstånd.

## 18.4 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

### 5 kap.

#### 9 §

I paragrafen anges när en taxiförläggning skall tas om hand av polis eller åklagare. Så skall ske när det finns grund för att omhänderta innehavarens körkort eller när det har återkallats. Den nya tredje punkten i första stycket innebär att taxiförläggningen dessutom skall tas om hand, när förarförbud gäller för innehavaren. Omhändertagande skall ske både vid slutligt beslut om förarförbud enligt 5 kap. 3 § KKL och vid beslut om tillfälligt förarförbud enligt 5 kap. 3 c §. Det innebär att taxiförläggningen i många fall kommer att kunna omhändertas i omedelbar anslutning till det trafikbrott som föranleder körkortsingripandet.

#### 10 §

Ändringen är endast redaktionell och föranleds av den nya lydelsen i 9 §.

## 18.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

#### 3 §

Enligt paragrafen skall den som för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad därtill dömas för olovlig körning. Som framgår av våra överväganden i avsnitt 12.10 får bestämmelsen anses omfatta även den som bryter mot ett förarförbud. I första stycket anges några exempel på försvarande omständigheter, vilka kan föranleda att brottet skall anses som grovt. En sådan omständighet är att gärningsmannen tidigare har innehaft körkort, vilket blivit återkallat. Våra förslag beträffande förarförbud föranleder ett tillägg till de angivna omständigheterna. Av tillägget framgår att överträdelse av förarförbud är en sådan omständighet som kan föranleda att brottet skall anses som grovt. Det gäller oavsett om det är fråga om ett slutligt beslut om förarförbud enligt 5 kap. 3 § KKL eller om ett tillfälligt förarförbud enligt 5 kap.

3 c § KKL. Det innebär att området för när den olovliga körningen skall anses som grov utvidgas i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande ordning. Beslut om tillfälliga förarförbud ersätter såväl institutet omhändertagande av körkort som interimistiska beslut om förarförbud, när det är fråga om trafikbrott. Körning som skett under tid då körkortet varit omhändertaget har inte ansetts medföra ansvar för grov olovlig körning, se NJA 1999 s. 380.

## Särskilt yttrande

av experten Rolf Björklund

Jag delar utredningens uppfattning att nuvarande system för körkortsingripanden måste moderniseras och bli tydligare för den enskilde körkortsinnehavaren. Nuvarande regelsystem för körkortsingripanden är svårt att förstå, eftersom huvudregeln innebär att körkortet skall återkallas vid allvarliga trafikförseelser och att varning kan meddelas endast om det finns särskilda skäl. Det är därför riktigt att ersätta det nuvarande varningsinstitutet med ett pricksystem, som innebär att man vid mindre allvarliga trafikförseelser i regel får ett antal prickar och att körkortet återkallas vid allvarligare trafikförseelser. En sådan ordning kommer lättare att accepteras av medborgarna.

Utredningen anser att ett körkortsingripande är att likställa med ett straff och därför skall föras över till brottsprocessen. Ett sådant förfarande blir både effektivare och billigare än det nuvarande och innebär att vi ansluter oss till det system som tillämpas i de flesta europeiska länder. Jag delar inte denna uppfattning, eftersom ett körkortsingripande både är en trafiksäkerhetsåtgärd och ett straff samt att reglerna för körkortsingripanden skiljer sig avsevärt från land till land inom EU. Jag anser därför att länsstyrelserna även i fortsättningen skall handlägga ärenden om körkortsingripanden med den skillnad att varningsinstitutet ersätts med ett pricksystem. Min motivering är följande.

### *Kostnader*

Antalet årsarbetskrafter som idag hanterar ärenden om körkortsingripanden på de 21 länsstyrelserna är ca 134 uppdelat på ca 51 assistenter, 51 handläggare och 32 beslutande (vissa av de beslutande handlägger också dessa ärenden). Lönekostnaden uppskattas till ca 28 032 000 kr exklusive sociala avgifter och s.k. overhead. De ärenden

som föreslås föras över är körkortsingripanden enligt punkterna 1–4 i 5 kapitlet 3 § körkortslagen. Kvarvarande ärenden enligt punkterna 5–8 kommer även i fortsättningen att hanteras av länsstyrelserna. De sistnämnda ärendena är ofta mer komplicerade att utreda än körkortsingripanden som rör enbart trafikbrott. Detta innebär att alla årsarbetskrafter inte kommer att kunna föras över. Dessutom finns det fler polis- och åklagarmyndigheter än det finns länsstyrelser. Detta medför troligtvis att det behövs ytterligare årsarbetskrafter för att arbeta med körkortsingripanden inom dessa myndigheter. Löneläget inom länsstyrelserna är lägre än inom polis- och åklagarmyndigheter. Detta kommer att medföra att ytterligare resurser måste tillföras polis- och åklagarmyndigheterna samt domstolarna.

### *Effektivitet och snabbhet*

Länsstyrelserna klarar det uppsatta målet att inom 14 dagar fatta interimistiska beslut om återkallelse av körkort. Utredningen föreslår att polismyndigheten liksom tidigare skall utfärda ordningsbot vid trafikbrott. Däremot ska ordningsboten inte omfatta bara böter utan också ett beslut om körkortsingripande. Godkänner inte körkortshavaren ordningsboten förs ärendet vidare till åklagaren osv. Enligt min uppfattning finns det en stor risk för att körkortshavarna inte kommer att godkänna ordningsbot eller strafföreläggande. Det kommer i så fall att innebära att handläggningen av dessa ärenden kommer att ta lång tid och att det blir ett slöseri med resurserna. Dessutom blir handläggningen ineffektiv och långsam.

Nuvarande system för att återkalla körkort är enkelt, smidigt och snabbt, eftersom det är länsstyrelserna som hanterar samtliga frågor om körkortstillstånd och körkortsingripande. Detta är också naturligt, eftersom ärenden som rör bl. a. rattfylleri och återkallande av körkort efter spärrtidens utgång ofta slutar med att körkortet förenas med ett villkor att vid vissa bestämda tider lämna in ett läkarintyg till länsstyrelsen. Överföring av dessa ärenden till polis- och åklagarmyndigheter blir rörigt för den enskilde körkortshavaren, eftersom fler myndigheter involveras i körkortsfrågan.

Processen med körkortsingripanden kan göras ännu effektivare och snabbare med nuvarande ordning. Detta förutsätter en modernare körkortslagstiftning med färre interimistiska beslut och en lättbegriplig information till medborgarna om körkortsingripande. Fördelen är att man inte behöver genomföra en omorganisation som medför extra kostnader och några ytterligare resurser behöver inte tillföras.

Europakonventionen och FN-konventionen om de mänskliga rättigheterna

Man har i debatten om körkortsingripanden ofta sagt att det svenska systemet strider mot ovan nämnda konventioner eftersom en körkorts-havare kan få körkortet återkallat utan att blivit dömd i allmän domstol. Detta talar för att körkortsingripande vid trafikbrott ska föras över till straffprocessen.

Jag hävdar att så länge rättssystemet tillåter att körkort kan återkal-las interimistiskt kan det inte spela någon roll om det är länsstyrelsen eller polismyndigheten som gör detta. Detta talar för att vårt system inte strider mot ovan nämnda konventioner.

## Bilaga 1

**Kommittédirektiv**

Översyn av regler om körkortsingripande

**Dir.****1998:16**

Beslut vid regeringssammanträde den 5 mars 1998.

**Sammanfattning av uppdraget**

En särskild utredare skall tillkallas med uppgift att se över reglerna om körkortsingripande.

Utredaren skall

- redovisa de fördelar och nackdelar som skulle uppkomma om frågan om körkortsingripande till följd av brott skulle hanteras inom ramen för brottmålsförfarandet,
- föreslå de författningsändringar som kan komma att behövas om frågan om körkortsingripande på grund av brott hanteras i den ordningen,
- överväga om en ändrad instansordning bör påverka hanteringen av de återstående ärendena om körkortsingripanden och, om så är fallet, hur detta bör ske,
- överväga om även andra former av reaktioner mot körkortsinnehav än återkallelse och varning bör komma i fråga inom ramen för brottmålsförfarandet samt, om sådana reaktioner bedöms lämpliga, lämna förslag till nya reaktioner och de författningsändringar som detta föranleder,
- redovisa de organisatoriska, administrativa och ekonomiska konsekvenser som en överföring av frågan om körkortsingripande

skulle medföra samt de ytterligare konsekvenser i detta hänseende som skulle följa av utredarens förslag,

- föreslå de andra författningsändringar på området som utredningen ger upphov till.

## Bakgrund

### *Nuvarande regler om körkortsingripande*

Grunderna för ett körkortsingripande skall i huvudsak stämma överens med de skäl som utgör hinder för att få körkortstillstånd. Förhållanden som skall leda till att körkortstillstånd vägras eller körkort återkallas kan delas in i två kategorier – personliga förhållanden och medicinska förhållanden.

De personliga förhållandena avser situationer som körkortshavaren till följd av sitt eget beteende försätter sig i – begår brott, brukar alkohol m.m. – medan de medicinska förhållandena avser de krav som från trafiksäkerhetssynpunkt bör uppställas för förare av körkortspliktiga fordon.

Ett körkortsingripande till följd av personliga förhållanden liksom en vägran att meddela körkortstillstånd grundas ofta på att körkortshavaren har begått brott som på något sätt är relaterat till beteendet i trafik. I 83 § körkortsförordningen (1977:722) finns en uppräknning av olika brott som körkortsmyndigheten skall underrättas om. Till grund för återkallelse av ett körkort till följd av brottslig gärning skall beträffande frågan huruvida brott föreligger enligt 18 § körkortslagen (1977:477) läggas lagakraftvunnen dom eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning. Utländska avgöranden behandlas enligt 26 § körkortslagen på samma sätt som svenska.

I 16 § körkortslagen anges grunderna för när ett körkortsingripande skall ske. Ett körkort skall således återkallas om körkortshavaren har fällts till ansvar för bl.a. rattfylleri, grovt rattfylleri eller grov vårdslöshet i trafik (16 § 1), om körkortshavaren har fällts till ansvar för obehörigt avvikande från trafikolycksplats (s.k. smitning) och överträdelsen inte kan anses som ringa (16 § 2), om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de regler som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse (16 § 3) eller om körkortshavaren vid bl.a. förande av motordrivet fordon brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, om överträdelsen inte kan anses som ringa (16 § 4). I 16 § 5 körkortslagen regleras en särskild aspekt av de



personliga förhållandena – opålitlighet i nykterhetskänslighet – och i 16 § 7 körkortslagen de medicinska hindren för körkortsinnehav. I 16 § 6 körkortslagen regleras situationer där en återkallelse kan grundas på andra brott än de tidigare nämnda eller på grund av olämplighet i andra avseenden än personliga omständigheter. Vidare regleras i 16 § 8–10 körkortslagen vissa särskilda fall när en återkallelse skall ske. I vissa fall får en återkallelse ersättas av en varning, om det av särskilda skäl kan anses vara en tillräckligt ingripande åtgärd (22 § körkortslagen).

Om ett körkort återkallas med stöd av 16 § 1–6 körkortslagen skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

#### *Instansordningen m.m.*

Frågan om körkortsingripande prövas i första hand av länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut kan överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Frågan om körkortsingripandets rättsliga karaktär och vilka instanser som bör handlägga frågor om körkortsingripande har flera gånger varit föremål för utredning samt regeringens och riksdagens bedömning. Senast dessa frågor diskuterades av regeringen var i samband med att den första prövningen av körkortsingripanden flyttades från länsrätten till länsstyrelsen (prop. 1993/94:133). I propositionen anfördes att körkortsingripanden inte är en brottspåföljd. Vidare diskuterades om de körkortsmål borde föras över till tingsrätt som har anknytning dit, på så sätt att tingsrätten prövar frågan om ansvar för brott. Regeringen ansåg emellertid att en ordning där både allmän domstol och allmän förvaltningsdomstol var behöriga att pröva samma slags mål var olämplig. Regeringen fann då inte heller skäl att föra över samtliga körkortsmål till allmän domstol (s. 4).

#### *Brottmålshanteringen*

Vid ett körkortsingripande skall till grund för frågan om brott föreligger läggas en dom som har vunnit laga kraft eller ett beslut om åtalsunderlåtelse. Enligt 48 kap. 3 § andra stycket rättegångsbalken gäller ett godkänt strafföreläggande eller ett godkänt föreläggande om ordningsbot som en dom som har vunnit laga kraft.

Enligt en enkät som utfördes av Domstolsutredningen (Ju 1989:06) år 1989 grundades ett körkortsingripande på en tingsrättsdom i ca 18 procent av fallen, på ett godkänt strafföreläggande i ca 32 procent av

fallen och på ett godkänt föreläggande om ordningsbot i ca 35 procent av fallen (se prop. 1993/94:133 s. 43).

### **Behovet av en översyn**

Körkortsingripandet har i vissa fall fått – eller uppfattas i vart fall ofta ha fått – en strafflik prägel. Speciellt kan nämnas återkallelse enligt 16 § 2–4 körkortslagen. I dessa fall kan i normalfallet körkortet efter återkallelse återfås utan någon ny prövning av körkortshavarens kunskaper eller lämplighet. Härtill kommer att körkortshavaren i vissa fall av praktiska skäl kan få fortsätta att köra fordon en begränsad tid trots att körkortet omhändertagits. Även vad gäller 16 § 1 körkortslagen är körkortsåterkallelsen präglad av en fastlagd lägsta spärrtid för återkallelsen vid grovt rattfylleri och av en praxis där spärrtidens längd bestäms i relation till den alkoholhalt körkortshavaren hade i sitt blod eller sin utandningsluft.

1994 års körkortsutredning föreslog i sitt slutbetänkande En körkortsreform (SOU 1996:114) ändringar i reglerna om körkortsingripande. De föreslagna ändringarna innebar bl.a. att varning skulle bli en självständig form av körkortsingripande och att en möjlighet till villkorlig körkortsåterkallelse skulle införas. Utredningen föreslog också att spärrtiderna skulle ändras, den kortaste från en månad till sex månader och den längsta från tre år till fem år. Den föreslog också att det skulle bli obligatoriskt att ansöka om körkortstillstånd och att avlägga förarprov för att få tillbaka körkort efter återkallelse. Majoriteten av remissinstanserna ansåg att utredningens förslag i vissa delar skulle utgöra ett för hårt ”straff” för körkortshavaren, som riskerade att förlora sin anställning och sociala förankring i övrigt om förslaget genomfördes. Regeringen har valt att i den proposition om ny körkortslag m.m. (prop. 1997/98:124) som denna dag beslutas föreslå endast marginella ändringar i de materiella reglerna om körkortsingripande.

Om riksdagen antar de förslag som regeringen lagt fram och försöksverksamheten för villkorlig återkallelse med alkoholås påbörjas uppkommer nya förutsättningar för fortsatt körkortsinnehav efter trafiknykterhetsbrott. Om behörigheten att köra vissa körkortspliktiga motorfordon i framtiden kan knytas till ett villkor om alkoholås i dessa fordon kan det diskuteras om körkortsåterkallelse i dessa fall behövs från trafiksäkerhetssynpunkt. Motsvarande situation kan uppkomma i och med att tekniska lösningar av andra slag, som intelligenta farthållare m.m., prövas och trafiksituationen kan anpassas till dem.

Inom Europeiska unionen (EU) håller man på ta fram en konvention om verkställighet av körkortsingripanden. Syftet med konventionen är att skapa förutsättningar för att ge körkortsåterkallelser verkan över hela unionen. Sverige är ett av de få länder inom EU där körkortsingripande till följd av trafikbrott behandlas som enbart en trafiksäkerhetsåtgärd och inte som ett straff. Detta förhållande har lett till svårigheter för Sverige att fullt ut kunna samarbeta med övriga medlemsländer vad avser körkortsåterkallelser. Härigenom kan konventionens syfte motverkas.

Frågan hur den nuvarande utformningen av reglerna om körkortsingripanden och de bestämmelser som gäller om riksdagen antar regeringens proposition om ny körkortslag m.m. förhåller sig till den Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna måste analyseras. I den remiss om ny körkortslag m.m. som överlämnades till Lagrådet den 11 december 1997 om ny körkortslag m.m. angav regeringen att den avser att tillsätta en utredning för att göra en översyn av reglerna om körkortsingripande. Syftet är bl.a. att se över dessa reglers samband med brottmålsprocessen vid trafikförseelser och andra regelöverträdelse som kan ha betydelse för körkortsinnehavet. I sitt yttrande anförde Lagrådet bl.a. följande: ”Denna översyn torde komma att omfatta även en fråga av stor principiell betydelse, nämligen huruvida det svenska systemet för körkortsåterkallelse vid brott är förenligt med den Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europarådskonventionen). Enligt sjunde tilläggsprotokollet till denna konvention art. 4 punkten 1 får ingen rannsakas eller straffas på nytt genom brottmålsförfarande i samma stat för ett brott för vilket han redan blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättsordningen i den staten. I flertalet EU-stater synes, i överensstämmelse med denna regel, frågan om körkortsåterkallelse på grund av brott handhas av brottmålsdomstolen i den process där frågan om straffrättsligt ansvar för brottet prövas. För det svenska systemet synes länge goda sakliga skäl ha talat. Frågan om körkortsinnehav är eller borde i allt fall vara en fråga om prognosen för att vederbörande kommer att kunna och vilja iaktta ett trafiksäkert beteende. Den nuvarande tendensen i straffrättskipningen är däremot att betrakta prognostänkande med misstro. Emellertid synes även frågan om körkortsingripande med anledning av brott, särskilt beträffande längden av spärrtiden, ha kommit att präglas av ett alltmer straffrättsligt tänkande, med en ganska bestämd praxis rörande olika långa spärrtider vid olika typer av brott eller trafikförseelser (jfr också RÅ 1993 ref. 76). I detta läge talar starka principiella skäl – särskilt naturligtvis hänsynen till Europarådskonventionen – för att även frågan

om körkortsåterkallelse med anledning av brott prövas i brottmålsprocessen. Emellertid är detta en stor fråga som kräver ingående överväganden. Det finns inte anledning till erinran mot att, medan denna fråga utreds, förslag läggs fram till en ny körkortslag, även om denna enligt det anförda i vissa delar kommer att få karaktären av ett provisorium.”

Det anförda innebär sammantaget att det finns ett behov av att nu göra en översyn av reglerna om körkortsingripande och därvid särskilt överväga om körkortsingripande på grund av brott skall behandlas i första hand som en straffrättslig sanktion och inte, som i dag, som en trafiksäkerhetsåtgärd.

### Uppdraget

Utredaren skall analysera och redovisa skäl för och emot ett förfarande där frågan om körkortsingripande på grund av brott handläggs i samma ordning som brottmålet, dvs. i samband med processen i allmän domstol eller i samband med beslut om ordningsbot, strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse. Utredaren skall också lägga fram förslag till hur frågan om körkortsingripande skulle kunna handläggas i den ordningen.

Utredaren skall även överväga om de nuvarande ingripandena mot körkortsinnehav, återkallelse och varning, i en straffrättslig processordning bör ersättas med en straffrättslig reaktion, t.ex. körförbud eller ett pricksystem, och i så fall lägga fram förslag till hur ett sådant system lämpligen skall se ut.

Utredaren skall överväga om beslutsorganisationen för de återstående ärendena om körkortsingripande, dvs. i huvudsak de som grundas på medicinska skäl, bör påverkas om instansordningen ändras och på vilket sätt detta i så fall bör ske.

I uppdraget ingår att utreda om det svenska systemet för körkortsingripande på grund av brott kan anses strida mot internationellt vedertagna straffrättsliga principer. I denna del bör utredaren redovisa en jämförelse av svenska regler för körkortsingripanden till följd av brott med motsvarande regler i andra medlemsstater inom EU. De lösningar som föreslås skall vara förenliga med Sveriges internationella åtaganden och det framtida arbetet inom EU.

Utredaren skall redovisa de organisatoriska, administrativa och ekonomiska konsekvenser som en överföring av frågan om körkortsingripande skulle medföra samt de ytterligare konsekvenser som skulle följa av utredarens förslag. Förslag till finansiering skall lämnas avseende förslag med statsfinansiella konsekvenser.

Utredaren skall lämna förslag till sådana författningsändringar på området som utredningen ger upphov till.

För arbetet gäller även regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50), att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124) samt att redovisa konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet (dir. 1996:49).

Utredaren bör även samråda med Trafikregisterutredningen (K 1996:06) och 1995 års domstolskommitté (Ju 1995:05).

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 31 december 1999.

(Kommunikationsdepartementet)

## Bilaga 2

## Exempel på körkortsingripanden på grund av trafikbrott i några europeiska länder

I denna bilaga redovisar vi schematiskt vilka slags ingripanden som blir resultatet av de vanligaste trafikbrotten i några europeiska länder. Avsikten är dels att redovisa vilka ingripanden som sker enligt den nuvarande svenska ordningen, dels att göra en jämförelse med vad som gäller i andra länder. De redovisade ingripandena avser vad som kan betecknas som normalfall. Hänsyn har inte tagits till återfallssituationer eller omständigheter som gäller körkortshavarens personliga förhållanden. Det bör också sägas att uppgifterna om ingripanden i Sverige bygger på den praxis som tillämpas vid länsstyrelserna.

Det skall understrykas att uppgifterna om utländska förhållanden bör läsas med försiktighet. Vi har i vissa fall tvingats förenkla uppgifterna för att kunna åstadkomma en schematisk redovisning. Det innebär att uppgifterna i vissa fall inte ger en helt rättvisande bild av vad som gäller. Det skall också sägas att vi genomgående har valt termen återkallelse, trots att motsvarande ingripande i flera av länderna har en annan beteckning och också en annan innebörd än vad som gäller vid återkallelse i Sverige. Uppställningen bör läsas tillsammans med redogörelsen i kapitel 5. Siffrorna inom parentes anger vid vilket antal prickar som körkortet återkallas. För flera av trafikbrotten saknar vi uppgift om körkortsingripande. Vi har då valt att låta det aktuella fältet stå tomt.

Trafikbrott	Sverige	Danmark	Norge	Tyskland (18)	Storbritannien (12)
Vårdslöshet i trafik	återkall. 4 - 6 mån	ik <sup>1</sup>	återkall. 3 mån eller mer	3 prickar	3 - 9 prickar
Grov vårdslöshet i trafik	återkall. 12 mån	villkorlig återkall.	återkall. 3 mån - 3 år		3 - 11 prickar, i vissa fall återkall.
<b>Rattfylleri, promillehalt</b>					
0,20 - 0,30	varning	ik	ik	ik	ik
0,31 - 0,36	återkall. 2 mån	ik	ik	ik	ik
0,37 - 0,49	återkall. 4 mån	ik	ik	ik	ik
0,50 - 0,59	återkall. 6 mån	ik	återkall. 18 mån	2 prickar	ik
0,60 - 0,79	återkall. 8 mån	ik	återkall. 18 mån	2 prickar	återkall. 12 mån eller mer
0,80 - 0,99	återkall. 10 mån	villkorlig återkall.	återkall. 20 mån	4 prickar eller återkall. 3 mån	återkall. 12 mån eller mer
<b>Grovt rattfylleri, promillehalt</b>					
1,00 - 1,84	återkall. 12 mån	återkall. 1 år	återkall. 2år	återkall. 6 mån eller mer	återkall. 12 mån eller mer
1,85 - 1,99	återkall. 15 mån	återkall. 2 år	återkall. 2 år		återkall. 12 mån eller mer
2,00 - 2,99	återkall. 18 mån.	återkall. 2,5 år	återkall. 3 - 4 år		återkall. 12 mån eller mer
3,00 -	återkall. 24 mån	återkall. 2,5 år	återkall. 4 - 5 år		återkall. 12 mån eller mer
<b>Smitning</b>					
Smitning	varning - återkall. 4 mån	ik	återkall. 3 mån eller mer	7 prickar	5 - 10 prickar
Smitning, allvarligt brott	återkall. 6 mån		återkall. 6 mån		5 - 10 prickar

<sup>1</sup> Inget körkortsingripande.

Trafikbrott	Sverige	Danmark	Norge	Tyskland (18)	Storbritannien (12)
Hastighets- överträd. på 30-väg					
16 - 19 km/tim	varning	ik	återkall. 3 mån	1 prick	
20 - 29 km/tim	återkall. 2 mån	villkorlig återkall.	återkall. 4 -5 mån	1 - 3 prickar	3 prickar
30 - 39 km/tim	återkall. 3 mån	villkorlig återkall.	återkall. 6 - 8 mån	3 prickar	3 prickar
40 - 49 km/tim	återkall. 4 mån	villkorlig återkall.	återkall. 9 - 18 mån	4 prickar	4 prickar
50 - 59 km/tim	återkall. 5 mån	villkorlig återkall.	återkall. 18 - 30 mån	4 prickar	5 prickar
60 - 69 km/tim	återkall. 6 mån eller mer	villkorlig återkall.	återkall. 30 mån eller mer	4 prickar	6 prickar
Hastighets- överträd. på 50-70-90-110- väg					
25 - 30 km/tim	varning	ik		3 prickar	3 prickar
31 - 40 km/tim	återkall. 2 mån	ik	återkall. 3 - 9 mån	3 prickar	3 prickar
41 - 50 km/tim	återkall. 3 mån		återkall. 6 - 11 mån	3 prickar	4 prickar
51 - 60 km/tim	återkall. 4 mån		återkall. 11 - 17 mån	4 prickar	4 prickar
61 - 70 km/tim	återkall. 5 mån		återkall. 17 - 24 mån	4 prickar	5 prickar
71 - 80 km/tim	återkall. 6 mån	villkorlig återkall.	återkall. 24 - 32 mån	4 prickar	5 prickar
81 km/tim -	återkall. 8 mån	villkorlig återkall.	återkall. 33 mån eller mer	4 prickar	6 prickar



Trafikbrott	Sverige	Danmark	Norge	Tyskland (18)	Storbritannien (12)
Körning mot rött ljus	återkall. 2 mån	villkorlig återkall., om olycka	återkall. 6 mån eller mer, om allvarlig skada	3 prickar	3 prickar
Brott mot stopplik	varning	villkorlig återkall., om olycka	återkall. 3 - 6 mån, om allvarlig skada	3 prickar	3 prickar
Omkörning på obevakat övergångsställe	varning - återkall. 4 mån	ik	återkall. 3 mån eller mer	4 prickar	3 prickar
Underlåtenhet att släppa fram gående	varning	ik	återkall. i vissa allvarligare fall		återkall. i vissa fall
Grov olovlig körning	återkall. 6 mån,		3 - 6 månaders förlängning av indragningstiden		6 prickar
Förseelse mot trafikförordningen	varning		återkall. 3 - 6 mån, om allvarlig skada eller fara		