

**Nr 114**

**Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands, m. m.; given Stockholms slott den 30 april 1971.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## **GUSTAF ADOLF**

LENNART GEIJER

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

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

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

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

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

## 1 Förslag till

### Lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Härigenom förordnas som följer.

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

2 § Bestämmelse om straff för överträdelse av

1. sådan föreskrift i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon som avser förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring,
  2. föreskrift i vägtrafikförordningen (1951: 648) eller med stöd av förordningen meddelad föreskrift eller
  3. föreskrift i förordningen (1960: 134) om mopeder
- tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

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

1. förbud mot framförande av motorfordon utan föreskriven trafikförsäkring,
2. skyldighet att följa polismans anvisningar i trafiken,
3. fordons hastighet,
4. fordons plats på vägen under färd, fordons färdriktning, möte med eller omkörning av annat fordon, ändring av färdriktning eller passerande av järnvägs korsning,
5. förkörsrätt,
6. skyldighet att bereda fri väg för utryckningsfordon,
7. skyldighet att följa anvisning som ges genom vägmärke, signal eller körbanemarkering,
8. förbud mot parkering eller stannande av fordon,
9. förbud mot användning av fordon eller särskild fordonstyp på vissa vägar,
10. säkerhetsanordningar för fordon eller last,
11. märkning av fordon eller last,
12. fordonsbelysning och dess användning,
13. fordons last eller lastförmåga eller
14. fordons registrering, registreringskyltar eller nationalitetsbeteckning.

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

## 2 Förslag till Lag om ändring i brottsbalken

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 KAP.

#### 5 §

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

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

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

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

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

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

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 35 KAP.

## 6 §

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

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

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

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

3. trettio år i övriga fall.

## 8 §

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

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

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

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

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

5. trettio år, om fängelse på livstid ådömts.

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

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

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

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

---

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

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 16 april 1971.

*Närvarande:* statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASP-LING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, WICKMAN, MOBERG, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, FELDT.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Geijer, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående lagstiftning om beivrande av trafikbrott som begåtts utomlands, m. m. och anför.

## 1. Inledning

Inom Europarådet har utarbetats en konvention om straff för vägtrafikbrott, som lades fram för undertecknande den 30 november 1964. Konventionen har undertecknats av Belgien, Cypern, Danmark, Frankrike, Grekland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Turkiet, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike. Europarådets medlemsstater kan tillträda konventionen genom ratifikation eller godkännande. Konventionen träder i kraft tre månader efter det att den har ratificerats eller godkänts av tre stater. Hittills har konventionen ratificerats endast av Cypern och Frankrike.

Konventionen i engelsk och fransk originaltext jämte översättning till svenska torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Vid flera tillfällen under senare år har företrädare för berörda departement och ministerier i Danmark, Finland, Norge och Sverige hållit överläggningar i frågan om ländernas tillträde till konventionen och om enhetlig nordisk strafflagstiftning angående utomlands begångna trafikbrott. Vid överläggningarna uppnåddes enighet om att länderna borde ansluta sig till europarådskonventionen. Efter överläggningarnas avslutande upprättades inom justitiedepartementet i november 1970 en promemoria (Ds Ju 1970: 28) angående beivrande av trafikbrott som begåtts utom riket m. m. I promemorian föreslås bl. a. en särskild lag om straff för trafikbrott som har begåtts utom riket. Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

I skrivelse den 29 oktober 1968 till Kungl. Maj:t hemställde riksåklagaren (RÅ) om ändring i reglerna om särskild åtalsprövning för brott som har begåtts i annat nordiskt land. Även denna fråga har behandlats i den nyss nämnda departementspromemorian. I denna del innehåller promemorian förslag till ändring i reglerna i 2 kap. brottsbalken (BrB) om åtal för brott som har förövats utom riket.

I januari 1964 uppdrog kontaktmännen för nordiskt lagstiftningssamarbete åt nordiska straffrättskommittén, som består av representanter för Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige, att behandla frågan om straffrättslig preskription. Kommittén redovisade resultatet av sina överläggningar i ämnet i ett särskilt betänkande den 18 juni 1966. Betänkandet är tryckt i Nordisk utredningsserie (NU 1967: 15). Kommitténs uttalanden i denna fråga har övervägts inom justitiedepartementet. Övervägandena har utmynnat i ett förslag till ändring i 35 kap. BrB, som innehåller regler om preskription. Även detta förslag har tagits upp i den tidigare nämnda departementspromemorian.

Nu angivna förslag om ändring i BrB torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian avgetts av RÅ, Göta hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, kriminalvårdsstyrelsen, rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus, Värmlands och Norrbottens län, trafikmålskommittén (JU 1962: 46), utredningen (JU 1956: 42) rörande specialstraffrätten, svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté (K 1961: 24), Sveriges advokatsamfund, Föreningarna Sveriges tingsrättsdomare (domareföreningen), Sveriges statsåklagare och Sveriges länspolischefer, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD). RÅ har bifogat yttranden från överåklagaren i Stockholm samt cheferna för länsåklagarmyndigheterna i Malmöhus, Hallands, Värmlands och Norrbottens län. Länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus och Norrbottens län har överlämnat yttranden från myndigheter inom polis- och åklagarväsendet.

Trafikmålskommittén<sup>1</sup> avlämnade i november 1967 delbetänkandet (SOU 1967: 59) Förundersökning. Betänkandet innehåller främst förslag till ändrade bestämmelser om förundersökning i brottmål men även vissa andra förslag rörande brottmålsförfarandet. Bl. a. föreslås ändring i bestämmelsen i 35 kap. 6 § BrB om absolut preskriptionstid vid ådömande av påföljd. Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 4*.

Efter remissbehandling (ang. remissinstanser, se prop. 1969: 114) lades betänkandet till grund för vissa ändringar i rättegångsbalken, vilka syftar

<sup>1</sup> F. d. borgmästaren Yngve Kristensson, ordf., advokaten Sten Agvald, överåklagaren Bernt-Erik Berntsson, numera avlidne lagmannen Nils G. Fröding, rättschefen Bertil Holmquist, polismästaren Kurt Lindroth och försäkringsdirektören Lennart Lindstrand.

till att rationalisera utredningsförfarandet i brottmål (prop. 1969: 114, 1LU 1969: 48, rskr 1969: 326). Förslaget till ändring i BrB:s bestämmelse om absolut preskriptionstid togs inte upp till behandling i det sammanhanget. Föredragande departementschefen ansåg det lämpligare att kommittéförslaget i den delen prövades i samband med andra ändringar i preskriptionsbestämmelserna. Jag ämnar ta upp frågan i förevarande sammanhang.

## 2. Konventionens huvudsakliga innehåll

Artiklarna i trafikmålskonventionen är uppdelade på fem avdelningar. I del I (art. 1 och 2) med rubriken "Grundläggande principer" anges ramen för konventionens tillämpningsområde. Del II (art. 3—7) upptar huvudsakligen regler om konventionsstats skyldigheter i samband med begäran om lagföring av en person i hans hemviststat för vägtrafikbrott som han har begått i annan konventionsstat. I del III (art. 8—13) finns regler beträffande framställning från konventionsstat om verkställighet i hemvistlandet av dom som har meddelats i mål om ansvar för vägtrafikbrott. Del IV (art. 14—23) innehåller regler om vilka handlingar som skall bifogas framställningar om lagföring och verkställighet samt om kommunikationsvägar, underrättelser, översättning m. m. I del V (art. 24—35) upptas — förutom sedvanliga slutbestämmelser om under-tecknande, ratifikation, godkännande och ikraftträdande — bl. a. vissa definitioner samt regler om alternativ likformig lagstiftning.

Till konventionen har fogats två bilagor. I bilaga I finns en förteckning över vägtrafikbrott, som omfattas av konventionen, och i bilaga II anges vilka förbehåll som får göras beträffande konventionens bestämmelser.

I art. 1 anges som grundläggande princip att konventionsstat, inom vars område en person med hemvist i annan konventionsstat har begått vägtrafikbrott, kan antingen göra framställning om lagföring i hemviststaten eller begära att redan meddelad dom skall verkställas där. I princip får framställning om lagföring inte göras, om gärningsstaten redan har vidtagit åtgärd för lagföring i den egna staten. Även om sådan åtgärd har vidtagits, får begäran om lagföring i hemviststaten dock göras, om gärningsstaten anser det omöjligt att fullfölja förfarandet eller att verkställa straffet i dess helhet. Verkställighet av dom kan inte begäras, förrän domen har blivit verkställbar i gärningsstaten. I artikeln fastslås också hemviststatens skyldighet att behandla framställning om lagföring och verkställighet enligt konventionens bestämmelser. Som ett generellt undantag anges, att hemviststaten kan vägra verkställa dom som har meddelats i den tilltalades utemål.

I art. 1 likställs "administrativt beslut" med dom. Frågan vilka avgöranden som avses med sådant beslut berörs i det följande.

Med "vägtrafikbrott" förstås i konventionen enligt definition i *art. 24* varje brott som är upptaget i den förteckning som *bilaga I* till konventionen innehåller. I punkterna 1—3 i förteckningen anges brotten vållande till annans död eller till kroppsskada i samband med vägtrafik, smitning från trafikolycksplats, framförande av fordon under påverkan av alkohol, narkotika eller andra ämnen med liknande verkningar samt framförande av fordon i svårt trötthetstillstånd. I punkterna 4—7 räknas upp sådana trafikförseelser som framförande av motorfordon för vilket inte finns trafikförsäkring, underlåtenhet att följa polismans anvisningar i trafiken samt överträdelse av bestämmelse om fordons hastighet, dess plats på vägen, färdriktning, möte, omkörning, förkörsrätt, parkering, fordonsbelysning, registrering och körkortsinnehav.

Bland övriga definitioner i artikel 24 av begrepp som används i art. 1 kan nämnas, att med "dom" avses avgörande som har meddelats av judiciell myndighet och med "administrativt beslut" beslut som i en del stater, t. ex. Förbundsrepubliken Tyskland, meddelas av administrativ myndighet som är behörig att ålägga i lag föreskrivna påföljder för vissa typer av vägtrafikbrott. För Sveriges del får godkända straffrelägganden och ordningsbotsförelägganden anses falla under begreppet dom.

*Art. 2* innehåller krav på dubbel straffbarhet för tillämpning av konventionens bestämmelser om lagföring och straffverkställighet. Vägtrafikbrott skall således, för att kunna föranleda framställning om lagföring eller verkställighet, vara straffbart enligt både gärningsstatens och hemviststatens lagstiftning. Vidare föreskrivs, att hemviststatens egen lagstiftning skall vara tillämplig i fråga om lagföringen eller verkställigheten. Vid sitt avgörande skall hemviststaten dock beakta de "trafikregler" som gäller på den ort där gärningen har begåtts. Med "trafikregler" avses i konventionen enligt *art. 24* bestämmelser som reglerar de ämnen vilka anges i punkterna 4—7 i förteckningen över vägtrafikbrott i *bilaga I*.

Del II med rubriken "Lagföring i hemviststaten" inleds med en förklaring i *art. 3* att hemviststatens myndigheter är behöriga att vidta åtgärder för lagföring av trafikbrott, som har begåtts i annan fördragslutande stat, när denna stat — gärningsstaten — har gjort framställning därom. Bestämmelsen innebär inte någon förpliktelse att avvakta framställning om lagföring. Kan en stat på grund av sina straffrättsliga domförhållningsregler utan särskild begäran beivra trafikbrott, som har förövats utomlands, behåller staten denna rätt. Detta följer av innehållet i *art. 26*.

Enligt *art. 4* skall den stat som har mottagit framställning om lagföring granska framställningen och besluta i enlighet med sin egen lag vilka åtgärder framställningen skall föranleda.

Sedan framställning om lagföring har skett, får gärningsstaten enligt *art. 5* inte vidta åtgärder mot gärningsmannen för att beivra brottet, vare sig lagföring eller verkställighet av ådömd påföljd. Gärningsstaten får tillbaka sin behörighet i detta hänseende, om hemviststaten meddelar att framställningen om lagföring inte kommer att leda till någon åtgärd. Detsamma gäller, om gärningsstaten återkallar framställningen, innan förhandling i målet inleds vid domstol i första instans i hemviststaten eller innan "administrativt beslut" meddelas där. Återkallelse kan dock ske endast på grund av någon ny omständighet som har blivit känd för gärningsstaten efter det att begäran om lagföring har sänts till den andra staten.

*Art. 6* innehåller särskilda regler om åtalspreskription. Framställning om lagföring ges den verkan i gärningsstaten att preskriptionstiden avbryts. I hemviststaten skall preskriptionstiden normalt räknas från den dag då framställningen om lagföring tas emot. I *bilaga II* ges konventionsstat möjlighet att förbehålla sig rätten att inte godta *art. 6* eller att endast godta den i viss del.

I *art. 7* föreskrivs, att handlingar som upprättas av judiciella och administrativa myndigheter i endera av gärningsstaten och hemviststaten skall ha samma rättsliga verkan i den andra staten som om de hade upprättats av dess myndigheter.

Del III, som har rubriken "Verkställighet i hemviststaten" inleds med en bestämmelse i *art. 8* om behörighet för hemviststaten att verkställa utländsk dom eller utländskt administrativt beslut i mål om ansvar för vägtrafikbrott. Verkställigheten skall ske i enlighet med hemviststatens lag. Det föreskrivs särskilt, att hemviststaten är behörig att besluta om villkorlig frigivning. Nåd kan enligt artikeln beviljas av antingen hemviststaten eller gärningsstaten.

I *art. 9* anges dels de fall då verkställighet i hemviststaten inte får ske och dels de fall då hemviststaten kan vägra verkställighet. Verkställighet får inte äga rum bl. a. om gärningsmannen redan har slutgiltigt dömts i hemviststaten för samma gärning eller om den ådömda påföljden är preskriberad enligt lagen i gärningsstaten eller hemviststaten. Verkställighet kan vägras, om hemviststaten har beslutat att inte vidta åtgärder eller att avbryta redan påbörjade åtgärder för att beivra de brott som avses i gärningsstatens framställning. Detsamma gäller om den aktuella gärningen är föremål för domstols prövning i hemviststaten. Slutligen kan hemviststaten vägra verkställa utländsk dom, om staten anser att verkställighet skulle strida mot grunderna för dess rättsordning eller inte kan förenas med de straffrättsliga principer som tillämpas av denna stat.

I *art. 10 och 11* ges närmare bestämmelser om verkställigheten. I fråga om annan påföljd än böter har hemviststaten enligt *art. 10* möjlighet att i stället för den ådömda påföljden bestämma påföljd för brot-

tet enligt sin egen lagstiftning. Därvid får maximistrafket i hemvistlandets lag inte överskridas och inte heller får påföljden göras strängare än den som har bestämts i gärningsstaten. Den nya påföljden skall till sin art motsvara den tidigare ådömda så nära som möjligt. För verkställighet av böter gäller enligt art. 11 att hemviststaten inte får ta ut högre belopp än som kan ådömas för ett motsvarande brott i den staten.

*Art. 12* innehåller bestämmelser om åtgärder för de fall då böter inte betalas frivilligt.

I *art. 13*, som motsvarar art. 5 i avdelningen om lagföring, meddelas förbud för gärningsstaten att låta verkställa dom eller beslut, sedan framställning om verkställighet i hemviststaten har gjorts. Efter en sådan framställning får verkställighet ske i gärningsstaten endast om hemviststaten har meddelat, att den vägrar att eller inte kan verkställa gärningsstatens avgörande.

Enligt *bilaga II* kan konventionsstat förbehålla sig rätt att inte godta innehållet i del III eller att godta denna avdelning endast beträffande vissa slag av påföljder eller verkställighetsåtgärder.

I del IV, "Allmänna bestämmelser", finns föreskrifter av formell art, gemensamma för framställningar om lagföring och om verkställighet. *Art. 14* innehåller regler om vilka handlingar som skall fogas vid framställning till hemviststaten.

I *art. 15* anges som huvudregel att framställningar, svar och andra meddelanden enligt konventionen skall sändas genom justitiedepartementet i resp. stat. Genom särskild förklaring till Europarådets generalsekreterare kan konventionsstat anmäla att den avser att för sin räkning välja annan kommunikationsväg. Enligt *art. 16* kan hemviststaten begära kompletterande upplysningar av den stat som har gjort framställning.

*Art. 17* reglerar i vissa avseenden förhållandet mellan konventionen och den europeiska konventionen om inbördes rättshjälp i brottmål (prop. 1961: 48, 1LU 1961: 29, rskr 1961: 190). I artikeln vidgas området för inbördes rättshjälp inom trafikbrottskonventionens tillämpningsområde till att omfatta fler rättshjälpsåtgärder än som följer av rättshjälpskonventionen. I art. 17 anges särskilt att föreläggande att betala böter för trafikbrott inte skall anses som en verkställighetsåtgärd.

I *art. 18* föreskrivs viss underrättelseskyldighet för hemviststaten beträffande åtgärder som har vidtagits med anledning av framställning från gärningsstaten. Sådan underrättelse skall lämnas utan dröjsmål och vara åtföljd av handling som visar att påföljd för brottet har verkställts. Avsåg framställningen lagföring av brott, skall dessutom sändas bestyrkt avskrift av det slutliga avgörandet i hemviststaten.

Frågan om översättning av framställningar och andra handlingar regleras i *art. 19*.

Enligt *art. 20* behöver handlingar som sänds för konventionens tillämpning inte vara legaliserade. Böter, som har tagits ut på framställning om lagföring eller verkställighet, tillfaller hemviststaten *art. 21*.

I *art. 22 och 23* finns bestämmelser om rättegångskostnader. Varje land tar i princip ut kostnaderna för handläggningen där enligt sina egna regler. Har hemviststaten haft kostnader i samband med lagföring eller verkställighet, skall sådana kostnader enligt uttrycklig föreskrift i *art. 23* inte ersättas av gärningsstaten.

Den sista avdelningen, del V med rubriken "Slutbestämmelser", inleds med en uppräknig av definitioner i *art. 24*. Artikelns huvudsakliga innehåll har redovisats i samband med den föregående redogörelsen för *art. 1 och 2*.

I *art. 25* förklaras att bilaga I, förteckningen över trafikbrott, utgör en integrerande del av konventionen. Konventionsstaterna har enligt artikeln möjlighet att som trafikbrott beteckna brott som inte finns angivet i förteckningen eller utesluta brott som är förtecknat i den och kan på så sätt ändra konventionens tillämpningsområde i förhållande till övriga konventionsstater. En sådan ändring sker genom skriftlig förklaring till Europarådets generalsekreterare.

Utöver vad som har nämnts vid *art. 3* föreskrivs i *art. 26*, att konventionen ej heller i fråga om verkställighet av dom begränsar hemviststatens behörighet enligt dess interna lagstiftning.

De stater som vanligen reglerar sina inbördes förhållanden genom likformig lagstiftning eller särskilda ömsesidiga avtal ges genom *art. 27* möjlighet att obcroende av konventionen bestämma sina inbördes förbindelser på sådant sätt, även när det gäller frågor som faller inom konventionens tillämpningsområde. Dessa stater kan sålunda komma överens om att inte tillämpa konventionen på förhållandet sig emellan. Generalsekreteraren skall underrättas om en sådan överenskommelse.

Enligt *art. 28* skall Europarådets kommitté för brottslighetsfrågor övervaka tillämpningen av konventionen och försöka bidra till en vänskaplig lösning av de svårigheter som kan uppstå.

Återstående artiklar, *art. 29—35*, innehåller sedvanliga slutbestämmelser om undertecknande, ratifikation, ikraftträdande m. m.

*Bilaga II* innehåller — förutom de bestämmelser om möjligheter till förbehåll som har redovisats vid *art. 6* och i samband med redogörelsen för del III — en föreskrift att konventionsstat kan, om dess konstitution gör det nödvändigt, förklara att den godtar framställning om lagföring endast i de fall som anges i dess interna lagstiftning. Föreskriften har närmast tillkommit på begäran av den italienske delegaten för att göra det möjligt för Italien att ratificera konventionen trots visst krav i den italienska grundlagen.

### 3. Gällande svensk rätt m. m.

#### 3.1 Beivrande av brott som begåtts utomlands

Allmänna bestämmelser om i vilken utsträckning svensk straffrätt kan tillämpas i fråga om brott som har begåtts utom riket finns i 2 kap. BrB, som har rubriken "Om tillämpligheten av svensk lag". Med "svensk lag" avses svensk strafflag i vidsträckt mening, dvs. både BrB och straffbestämmelser i andra författningar.

Enligt 2 § första stycket är svensk lag tillämplig och svensk domstol behörig att döma beträffande brott som svensk medborgare har begått utom riket. Detsamma gäller beträffande brott som utlänning med hemvist i Sverige har begått utomlands. Det har överlämnats åt rättstillämpningen att bestämma huruvida en person skall anses ha tagit hemvist här i riket. Endast om bosättningen har viss stadigvarande karaktär, anses hemvist föreligga.

I paragrafens andra stycke föreskrivs, att vissa andra kategorier utlänningar, som har begått brott utom riket, faller under svensk straffrättslig domsrätt. Efter svensk lag och vid svensk domstol kan sålunda dömas utlänning, som efter brottets begående har blivit svensk medborgare eller har tagit hemvist här i landet, utlänning som är medborgare i annat nordiskt land och finns här eller utlänning som över huvud finns i riket, om det straff som kan följa på brottet enligt svensk lag är fängelse i mer än sex månader. En förutsättning för att dessa utlänningar skall falla under den svenska jurisdiktionen är dock att den brottsliga gärningen inte var fri från ansvar enligt lag som gällde på gärningsorten. Den omständigheten att ett brott som har begåtts utomlands är preskriberat enligt gärningslandets lag, när lagföring för brottet är aktuell i Sverige, utesluter emellertid inte svensk domstols behörighet.

I 3 § anges ett antal specialfall, i vilka svensk domstol är behörig att döma utlänning — även i annat fall än som anges i 2 § — för brott som har begåtts utom Sverige. Utlänning kan sålunda dömas här i landet och efter svensk lag, om brottet har förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av den som var befälhavare eller tillhörde besättningen på ett sådant fartyg. Även utlänning som har begått brott på område, där avdelning av krigsmakten befann sig, omfattas alltid av den svenska domsrätten. Om han inte var krigsman, gäller detta endast om avdelningen befann sig på området för annat ändamål än övning. Har utlänning utomlands förövat brott mot Sverige, svensk medborgare eller svensk menighet, inrättning eller sammanslutning eller mot annan utlänning som hade hemvist i Sverige, kan han dömas här enligt svensk lag, även om förutsättningarna enligt 2 § inte föreligger. Slutligen är utlänning som har begått folkrättsbrott helt generellt underkastad

svensk domstols straffrättsliga behörighet. I en till riksdagen nyligen avlämnad prop. 1971: 92 föreslås detsamma gälla utlännning som har begått sådan gärning som i ett i samma proposition intaget förslag till ny straffbestämmelse föreslås få benämningen kapning av luftfartyg.

Enligt 5 § får åtal för brott, som har förövats utom riket, i regel inte väckas annat än efter förordnande av Kungl. Maj:t eller den som Kungl. Maj:t har bemyndigat därtill. Utan särskilt åtalsförordnande får åtal dock väckas, om brottet har förövats 1) på svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg, 2) av krigsman på område där avdelning av krigsmakten befann sig eller 3) av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse.

Med stöd av bl. a. 5 § har Kungl. Maj:t i Kungl. brev till RÅ (1964: 892) bemyndigat RÅ att meddela åtalsförordnande bl. a. för brott som har förövats i Danmark, Finland, Island eller Norge eller på fartyg eller luftfartyg, som går i reguljär trafik mellan dessa länder, samt för brott som har förövats utomlands av svensk medborgare eller utlännning med hemvist i Sverige. Om det finns anledning därtill, skall frågan om åtals väckande hänskjutas till Kungl. Maj:t.

I 2 kap. BrB regleras således omfattningen av svensk domstols behörighet att enligt svensk lag döma för brott som har begåtts utom Sverige. Men dessa regler anger endast den yttre ramen för den straffrättsliga jurisdiktionsrätten. En förutsättning för tillämpningen av 2 kap. BrB är, att det föreligger ett brott enligt svensk lag. Det beror framför allt på innehållet i brottsbeskrivningarna i de särskilda straffbestämmelserna om sådant brott kan anses föreligga. I allmänhet innehåller straffbestämmelserna inte något krav på att gärningen för att vara straffbar skall vara begången inom landet eller på annat sätt ha anknytning till Sverige. I stor utsträckning måste de svenska straffbestämmelserna också tolkas så att de gäller även brott som begås utomlands. För flertalet brott i BrB, t. ex. brotten mot person enligt 3—7 kap. och förmögenhetsbrotten enligt 8—10 kap., finns uppenbarligen inte någon begränsning i förhållande till 2 kap. BrB. Vid andra brott är det tydligt att en begränsning måste göras, även om uttrycklig föreskrift saknas. Ämbetsbrotten i 20 kap. BrB kan sålunda inte begås av annan än den som är svensk tjänsteman, liksom endast en sådan tjänsteman anses kunna vara föremål för brott mot tjänsteman enligt 17 kap. 1—5 §§ BrB. Straffbestämmelser rörande näringsrättsliga förseelser och ordningsförseelser anses i regel inte gälla utanför Sverige. Så är fallet med ansvarsbestämmelserna i t. ex. affärstidslagen och lotteriförordningen samt 16 kap. 14 § BrB om doblleri.

I många fall är det dock mera ovisst vilket geografiskt tillämpningsområde en straffbestämmelse har. Sådant ovisshet råder bl. a. i fråga om tillämpningen av vägtrafikförfattningarna, som med något undantag

saknar föreskrifter i detta avseende. Straffbestämmelserna inom trafikrätten har tidigare i regel ansetts gälla endast för brott som har begåtts inom Sverige. Straffrättskommittén nämnde ”de vanliga trafikförfattningarna” som exempel på specialstraffrättsliga bestämmelser, vilkas giltighet var begränsad till gärningar som har begåtts här i landet (SOU 1953: 14 s. 436). Men därefter har utvecklingen i rättspraxis gått i sådan riktning att de flesta bestämmelserna i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (TL) har ansetts tillämpliga på brott som har begåtts utom Sverige. Högsta domstolen (HD) har sålunda dömt för vårdslöshet i trafik utomlands enligt 1 § första stycket TL, rattfylleri enligt 4 § 1 mom. och s. k. smitning enligt 5 § samma lag (NJA 1960 s. 430 samt 1961 s. 507 och 596). Däremot har åtal mot svensk medborgare enligt 4 § 2 mom. TL för rattonykterhet vid förande av bil utom riket ogillats. Bestämmelsen om straff för rattonykterhet har därvid antagits vara avsedd att gälla endast gärning som begås inom Sverige. I domskälen har HD betonat att bestämmelsen bär mycket av ordningsföreskriftens prägel och att motsvarighet i allmänhet saknas i utländsk lagstiftning (NJA 1967 s. 409).

I 19 kap. 2 § rättegångsbalken (RB) finns en särskild forumregel för brott som har förövats utomlands. Enligt denna bestämmelse upp- tas åtal för brott som har förövats bl. a. på ort utom riket av den domstol där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet eller av domstolen i den ort, där han har gripits eller eljest uppehåller sig. Allmänt tvistemålsforum är enligt huvudregeln i 10 kap. 1 § RB domstolen i den ort där svaranden har sitt hemvist. Med hemvist avses här mantalsskrivningsorten. Kungl. Maj:t kan förordna om avsteg från forumregeln i 19 kap. 2 §.

Åtal för brott som har förövats utom Sverige kan väckas här på framställning av myndighet i gärningslandet. Lagföring här i landet för ett utomlands begånget brott kan ske, även när brottet har kommit till svenska myndigheters kännedom på annat sätt. För brott som har begåtts här i landet kan det i vissa fall bli aktuellt att begära lagföring i annat land. Så kan fallet vara t. ex. när gärningsmanen har hunnit lämna landet innan lagföring har skett och utlämning för brott inte kan ske. Förfarandet vid framställning om lagföring i annat land har inte reglerats i författning. Inom Norden förekommer i ganska stor utsträckning att åtal för brott, som har begåtts i ett land, väcks i det land där den misstänkte vistas. Därvid har utvecklats en praxis att åklagarmyndigheterna skriftväxlar direkt med varandra. De högsta åklagarmyndigheterna i de nordiska länderna ingick den 6 februari 1970 ett samarbetsavtal om lagföring i annat nordiskt land än det där brottet har förövats. I avtalet, som anknyter till tidigare praxis, anges efter vilka grunder åklagare bör pröva i vilket land lagföring bör ske samt regleras frågor om innehållet i framställning om lagföring i annat land; vilka handlingar

som därvid skall bifogas, vilka myndigheter som sänder och mottar sådan framställning samt om återkallelse av åtagande eller framställning. Avtalet är i sin svenska version intaget i RÅ:s cirkulär C 65 den 25 september 1970.

Framställning om åtal i utomnordiskt land för brott som har begåtts här i landet görs på diplomatisk väg via RÅ. Även åtalsframställningar från utom-nordisk myndighet till svensk myndighet går över utrikesdepartementet.

I cirkulär C 34 den 25 september 1967 har RÅ meddelat vissa anvisningar rörande begäran om åtal i annat land.

### 3.2 Preskription

35 kap. BrB innehåller regler om bortfallande av påföljd på grund av preskription. 1—6 §§ innehåller regler om åtalspreskription och 7—11 §§ regler om preskription av ådömd påföljd.

Enligt 1 § förhindras åtalspreskription genom att den misstänkte häktas eller får del av åtalet inom tid som anges i paragrafen och som varierar beroende på brottets svårhetsgrad. Preskriptionstiderna är följande:

Preskriptionstid	Svåraste straff som kan följa på brottet
2 år	fängelse i högst 1 år
5 »	» i mer än 1 år men ej över 2 år
10 »	» i mer än 2 år men ej över 8 år
15 »	» på viss tid över 8 år
25 »	» på livstid

Med uttrycket straff som "kan följa på" brottet avses i BrB att inte endast straffskalan för det särskilda brottet skall beaktas utan även allmänna bestämmelser som vidgar eller minskar skalan, t. ex. återfallsregeln i 26 kap. 3 § BrB. I paragrafen finns också en bestämmelse om preskription vid s. k. ideell konkurrens, dvs. när *en* handling innefattar flera brott. För sådant fall föreskrivs att påföljd kan ådömas för alla brotten, så länge påföljd kan ådömas för något av dem.

I 2 § finns en särskild preskriptionsregel för ämbetsbrotten i 20 kap. 1—4 §§ BrB. Den kortaste preskriptionstiden för sådant brott är fem år.

I 3 § finns bestämmelser om preskriptionstiden i de fall då häktning eller åtal inte leder till dom. 4 § anger utgångspunkten för beräkning av preskriptionstiden.

Enligt 5 § kan preskriptionstiden förlängas i vissa fall när den brottslige begår nytt brott, medan preskriptionstiden för ett tidigare brott ännu löper. Denna särreglering gäller endast svårare brott. I paragrafen föreskrivs att om någon, som har begått brott på vilket kan följa svårare straff än fängelse i två år, förövar nytt brott inom preskriptionstiden för det första brottet, preskriptionstiden för båda brotten räknas från

den tidpunkt då det senare brottet begicks. Detta gäller endast om fängelse i över två år kan följa även på det senare brottet. Begår den brottslige ytterligare brott, på vilket fängelse i mer än två år kan följa, får bestämmelsen motsvarande tillämpning.

I 6 § finns bestämmelser om absoluta preskriptionstider. Dessa tider kan inte förlängas enligt 5 § och är även oberoende av om häktning har skett eller åtal har delgetts den brottslige. Enligt paragrafen får påföljd i intet fall ådömas, sedan trettio år har förflutit från brottet. Kan inte fängelse över två år följa på brottet, är den absoluta preskriptionstiden dock endast femton år.

Ådömda böter bortfaller enligt 7 § efter tre år från det domen vann laga kraft, om inte ansökan om böternas förvandling dessförinnan har delgetts den bötfällde. Paragrafen reglerar också verkan av den dömdes död. I sådant fall bortfaller böterna utom i vissa undantagsfall.

För ådömt fängelse gäller enligt 8 § fem olika preskriptionstider i en stigande skala som har graderats efter det ådömda straffets längd. Tiderna räknas från dagen för lagakraftvunnen dom. Preskription hindras genom att straffet börjar verkställas inom preskriptionstiden. Följande uppställning visar preskriptionstiderna för ådömt fängelse.

Preskriptionstid	Ådömt fängelsestraff
5 år	under 6 mån.
10 »	6 mån. eller mera men inte över 2 år
15 »	mer än 2 år men inte över 8 år
20 »	viss tid över 8 år
30 »	livstid

I kapitlets därpå följande två paragrafer finns bestämmelser om preskriptionstidens beräkning vid avbruten verkställighet av fängelse på viss tid, 9 §, samt om preskription av ungdomsfängelse och internering, 10 §. 11 § slutligen innehåller en hänvisning till lagen (1948: 449) om disciplinstraff för krigsmän.

## 4. Nordiskt lagstiftningssamarbete och nordisk rätt

### 4.1 Beivrande av trafikbrott som begåtts utomlands

I de övriga nordiska länderna är rättsläget på trafikstraffrättens område i stort sett detsamma som i Sverige. Trafikreglerna anses således i allmänhet vara territoriellt begränsade. För vissa trafikbrott har man gjort undantag i rättspraxis. I Danmark, Finland och Norge har sålunda det egna landets bestämmelser om körning i alkoholpåverkat tillstånd tillämpats även när körningen har ägt rum utomlands. Den norska motsvarigheten till den svenska bestämmelsen om vårdslöshet i trafik har också ansetts tillämplig på körning som har skett utom Norge.

Redan innan trafikbrottskonventionen öppnades för undertecknande förekom överläggningar på departementsplanet mellan representanter från samtliga nordiska länder utom Island i avsikt att söka effektivisera samarbetet inom Norden i fråga om beivrande av utomlands begångna trafikbrott och att harmonisera lagstiftningen på detta område. Efter konventionens tillkomst har överläggningarna också avsett de lagstiftningsåtgärder som kunde krävas för tillträde till konventionen.

Vid överläggningarna har man enats om att det inom Norden bör genomföras en i sak ensartad lagstiftning om beivrande av trafikbrott som har begåtts utomlands. Denna lagstiftning skall till sitt innehåll anknyta till konventionens bestämmelser. På grund av väsentliga olikheter i den lagtekniska uppbyggnaden av ländernas trafiklagstiftning har man emellertid inte funnit det möjligt att införa formellt likformiga regler inom Norden. De nordiska länderna bör enligt överenskommelsen reglera sitt inbördes förhållande på grundval av den gemensamma lagstiftningen och inte med stöd av konventionen. Man bör alltså med stöd av art. 27 avge förklaring att konventionen inte skall tillämpas inom Norden. Vid överläggningarna har man också kommit överens om att länderna bör i samma utsträckning utnyttja de möjligheter att göra förbehåll mot konventionen som anges i bilaga II till konventionen. På denna punkt har man nått enighet om att de nordiska länderna inte bör ansluta sig till art. 6 om preskription och del III om verkställighet. Vid överläggningarna har man varit ense om att den gemensamma nordiska lagstiftningen om straff för trafikbrott utomlands om möjligt bör träda i kraft samtidigt i de olika nordiska länderna och att dessa också bör ansluta sig till konventionen samtidigt.

Sedan departementsöverläggningarna avslutats, har i Danmark genomförts lagstiftning som står i överensstämmelse med den ståndpunkt som antogs vid överläggningarna. Lagstiftningen gör det möjligt för Danmark att ratificera konventionen. I 69 § færdselsloven finns allmänna bestämmelser om straff för den som bryter mot lagens föreskrifter eller mot föreskrifter som här meddelats med stöd av lagen. Genom lag den 4 juni 1969 har i en ny paragraf i færdselsloven, 69 a §, införts bestämmelser om ansvar för trafikförseelser som är begångna utomlands.

I 69 a § första stycket færdselsloven har sålunda föreskrivits att de allmänna ansvarsbestämmelserna i 69 § samma lag äger tillämpning också på handlingar som har begåtts utomlands. Därvid anges dock att de begränsningar skall gälla som följer av 7 och 10 §§ borgerliga straffeloven. Hänvisningen till dessa paragrafer innebär bl. a. krav på att handlingen skall ha begåtts av person som är medborgare i nordiskt land eller är bosatt i sådant land och att handlingen skall vara straffbar också enligt gärningslandets lag. Hänvisningen innebär också att påföljd för brottet skall bestämmas enligt dansk lag men att straffet inte får bli strängare än det straff som kunnat följa enligt gärningslandets lag.

Vidare får ansvar inte ådömas när åtal mot gärningsmannen för handlingen har ogillats i gärningslandet, när ådömt straff för handlingen har verkställts eller när påföljd för brottet har bortfallit enligt gärningslandets lag.

Enligt 69 a § andra stycket færdselsloven skall bestämmelsen i första stycket äga motsvarande tillämpning på den som, utan att överträda någon dansk föreskrift, i Finland, Island, Norge eller Sverige bryter mot där gällande trafikregler av visst slag. De trafikregler som därvid anges är desamma som finns förtecknade under punkterna 4—7 i konventionens bilaga I.

Tredje stycket i samma paragraf ger justitieministern fullmakt att förordna, att andra stycket skall gälla även överträdelse som har begåtts i utomnordisk stat. Bestämmelsen gör det möjligt för Danmark att ratificera trafikbrottskonventionen. I fjärde stycket slutligen sägs, att færdselslovens särskilda regler om behandlingen av skadestandsfrågor i trafikmål inte skall gälla brott som avses med den nya paragrafen.

Enligt övergångsbestämmelserna träder 69 a § i kraft först efter beslut av justitieministern.

I *Finland* krävs särskild lagstiftning för tillträde av konventionen. Sådan lagstiftning torde inte vara att vänta inom den närmaste tiden.

Den *norska* vegtrafikloven den 18 juni 1965 innehåller bestämmelser (32 §) som bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter om att brott mot utländska trafikregler kan bestraffas enligt den allmänna norska straffbestämmelsen för trafikbrott. En förutsättning för att sådana föreskrifter skall kunna meddelas beträffande gärningar, begångna i utomnordisk stat, är att överenskommelse därom har träffats med denna stat. Administrativa föreskrifter enligt 32 § har ännu inte meddelats.

## 4.2 Preskription

Nordiska straffrättskommittén, som har i uppdrag att behandla frågor om enhetlig nordisk lagstiftning på straffrättens område, tog 1964 upp frågan om preskription. Kommitténs överläggningar i ämnet har, som tidigare nämnts, resulterat i ett år 1966 avlämnat betänkande (NU 1967: 15).

Beträffande *åtalspreskription* har kommittén först behandlat frågan huruvida preskription bör ske efter gärningstypens straffmaximum eller efter det straff som gärningen förskyller i det särskilda fallet. Kommittén har förordat den ordning som gäller i Finland, Norge och Sverige, dvs. att preskriptionstiden bestäms av straffskalans maximum. I fråga om preskriptionstiderna har man enats om att i den nordiska lagstiftningen använda de norska och svenska fristerna som mönster och har sålunda föreslagit att preskriptionstiderna inom Norden bör vara två,

fem, tio, femton och tjugofem år. Den sista tidsfristen bör avse brott för vilket straffet är livstids fängelse. Kommittén har i detta sammanhang förklarat, att man är medveten om att fullständig likformighet i fråga om åtalspreskription vid likartade brott inte uppnås, även om samtliga länder i Norden lägger straffmaximum till grund för beräkning av preskriptionstiden och inför samma preskriptionstider. Det finns ändå skillnader mellan länderna i fråga om straffarter och straffskalor för de olika brotten. Samma gärning kan därför även i fortsättningen preskriberas efter viss tid i ett land men vid en annan tidpunkt i något av de andra länderna. Dessa olikheter kan, betonar kommittén, endast undanröjas genom en gemensam nordisk revision av straffskalorna för de olika brotten.

Kommittén har också övervägt frågan om åtalspreskription vid flerfaldig brottslighet. Det har därvid rätt enighet inom kommittén att man i de nordiska länderna bör ansluta sig till den princip efter vilken preskriptionsreglerna är utformade i Sverige. Om flera brott har begåtts genom flera olika handlingar, s. k. realkonkurrens, bör sålunda varje brott bedömas för sig i preskriptionshänseende. Har flera brott begåtts genom *en* handling, ideell konkurrens, bör den längsta preskriptionstiden gälla. Kommittén har konstaterat i fråga om realkonkurrens att den svenska regeln om framskjuten utgångspunkt för preskriptionstiden vid upprepad grövre brottslighet (35 kap. 5 § BrB) saknar motsvarighet i de andra nordiska strafflagarna.

Kommittén har också uttalat sig om preskriptionstidens början och om preskriptionsavbrott. Man har varit ense om att preskriptionstiden bör räknas från den dag då brottet begicks eller från den tidpunkt då en viss verkan inträdde, om sådan verkan är en förutsättning för att påföljd skall kunna ådömas. Vidare har kommittén konstaterat betydande rättsolikheter i fråga om preskriptionsavbrott mellan Danmark, Island och Norge, å ena sidan, och Finland och Sverige, å den andra. Enligt den danska, isländska och norska regleringen avbryts preskriptionstiden redan när förundersökning inleds. I finsk och svensk rätt läggs preskriptionsavbrottet till ett senare stadium, nämligen häktning eller delgivning av åtal. Enligt kommitténs uppfattning går det inte att nå en enhetlig lösning i detta avseende.

I samband med frågan om preskriptionsavbrott har kommittén också behandlat vilken verkan ett uppehåll eller avbrott i påbörjad handläggning av målet bör ha. Kommittén har inte gjort någon rekommendation i denna del utan endast — liksom i fråga om preskriptionsavbrott — konstaterat att det råder olikheter i ländernas lagstiftning på denna punkt.

Vidare har kommittén undersökt reglerna om enskilt åtal och åtal efter angivelse av målsäganden. Därvid har man konstaterat, att det i

samtliga nordiska länder utom Sverige finns bestämmelser med särskild preskriptionstid för sådan talan. I Sverige finns en sådan tidsgräns endast vid våldtäktsbrotten. Det framgår av betänkandet att övriga länder enats om en enhetlig tidsfrist, sex månader, för enskilt åtal.

Beträffande *preskription av ådömt straff* finner kommittén det särskilt angeläget att skapa enhetliga regler på detta område. Likformiga regler skulle nämligen få betydelse för det nordiska samarbetet i fråga om straffverkställighet. Inom kommittén har man enats om ett system med differentierade preskriptionstider i en stigande skala. Därvid har man använt de finska, norska och svenska reglerna som förebild. Kommittén har föreslagit följande regler för vanligt frihetsstraff.

Preskriptionstid	Ådömt frihetsstraff
5 år	ej över 1 år
10 »	mer än 1 år men ej över 4 år
15 »	mer än 4 år men ej över 8 år
20 »	viss tid över 8 år
30 »	livstid

Enligt kommittén kan det i varje land finnas behov av särregler för andra typer av frihetsberövande sanktioner.

För ådömda böter bör enligt kommittén i princip — som i Sverige — gälla en treårig preskriptionstid. Från dansk, finsk och norsk sida har man dock uttalat sig för en längre preskriptionstid eller möjlighet till förlängning vid större bötesbelopp. I fråga om avbrott i preskriptionstiden för ådömda böter har man inom kommittén, med undantag för Finland, varit ense om att preskription skulle avbrytas endast genom rättslig åtgärd för indrivning eller för verkställighet av förvandlingsstraff.

Beträffande böter har kommittén slutligen övervägt frågan om inverkan av gärningsmannens död. Det har varit enhällig uppfattning inom kommittén att böter inte bör kunna ådömas eller verkställas efter dödsfallet.

Kommittén har även behandlat frågan om preskription vid konfiskation. Denna del av betänkandet har för svensk del legat till grund för de nyligen gjorda ändringarna i brottsbalkens förverkanderegler (prop. 1968: 79, 1LU 1968: 33, rskr 1968: 229).

På grundval av kommitténs betänkande genomfördes i *Danmark* 1967 ny lagstiftning om straffrättslig preskription. Man följde därvid i huvudsak kommitténs förslag till enhetlig reglering. De tidsfrister som kommittén rekommenderade för preskription av åtal och ådömt straff har sålunda införts i den danska strafflagen. Undantag har dock gjorts för brott för vilket stadgas livstidsstraff och för dom på sådant straff. I sådana fall kan, liksom tidigare, preskription inte inträda enligt dansk rätt. Enligt den nya danska lagstiftningen preskriberas ådömda böter

efter tre år. Preskriptionstiden för böter på över 3 000 kronor är dock fem år. Det har vidare införts en allmän regel om att straffrättslig påföljd över huvud taget inte kan verkställas efter den dömdes död. För ådömt ungdomsfängelse och för "sikkerhedsforvaring" har införts samma regler som gäller i Sverige för motsvarande påföljder, nämligen fem resp. femton år.

I *Finland* har frågan om straffrättslig preskription behandlats i den av det finska justitieministeriet tillsatta nordiska straffrättskommittionen. I mars 1968 lämnade kommissionen ett betänkande i ämnet (kommittébetänkande 1968: A 1), som innehåller förslag till ny lagstiftning om preskription. Denna har utformats helt i överensstämmelse med nordiska straffrättskommitténs rekommendationer i de frågor i vilka det har rått enighet inom kommittén. I det finska betänkandet finns också förslag till absoluta preskriptionstider, vilka har getts samma innehåll som den svenska regeln i 35 kap. 6 § BrB. Ådömda böter föreslås bli preskriberade efter tre år med särregler för de fall då egendomen har tagits i mät eller avbetalning har beviljats dessförinnan. Proposition med förslag till ändrade regler om straffrättslig preskription kommer sannolikt att läggas fram under våren 1971.

I *Norge* lämnade straffelovrådet i november 1969 förslag till ändring av bestämmelserna om straffrättslig preskription. Förslaget, som bygger på nordiska straffrättskommitténs betänkande, ansluter helt till de rekommendationer som kommittén har varit enig om. I fråga om preskription av ådömda böter föreslås samma regler som gäller i Danmark efter lagändringen 1967. I en nyligen avlämnad proposition har den norska regeringen framlagt förslag till ändring av preskriptionsreglerna. Förslaget är grundat på straffelovrådets betänkande.

## 5. Departementspromemorian och trafikmålskommittén

### 5.1 Beivrande av trafikbrott som begåtts utomlands

#### 5.1.1 Tillträde till konventionen

I promemorian konstateras, att den starkt ökade trafiken över gränserna har medfört att det allt oftare förekommer att trafikregler överträds av trafikanter som är på endast tillfälligt besök i landet. En sådan trafikant kan hinna lämna landet, innan han har blivit lagförd där. På det sättet kan han helt undandra sig lagföring. Han kan nämligen i allmänhet inte dömas i hemlandet, eftersom trafiklagstiftningen i flera länder inte är tillämplig på utomlands begånget brott. För att lagföring skall kunna komma till stånd blir det därför ofta nödvändigt att hålla kvar trafikanten i gärningslandet.

Enligt promemorian är det lämpligast att beivra trafiköverträdelser i gärningslandet i omedelbar eller nära anslutning till överträdelsen. Man hänvisar till det svenska ordningsbotssystemet, som fr. o. m. den 1 juli 1968 är tillämpligt över hela landet. Genom föreläggande av ordningsbot kan mindre, erkända trafikbrott avgöras på platsen. I promemorian framhålls att man bör i första hand söka komma till rätta med problemet rörande lagföring av tillfälliga utländska trafikanter genom att öka möjligheterna till sådant summariskt förfarande. Det svenska ordningsbotssystemet har tjänat som modell till en resolution som Europarådets ministerkommitté antog den 20 september 1968 (nr 25). I resolutionen rekommenderas medlemsstaterna att införa ett förenklat förfarande för handläggning av mindre trafikbrott. Det anförs att de nuvarande svårigheterna vid beivrande av utomlands begångna trafikbrott kommer att undanröjas i den mån andra länder inför sådana förfaranden.

I promemorian uttalas också att även strafföreläggandeinstitutet i Sverige bidrar till en smidig lösning av lagföringsfrågan.

I många fall är det dock enligt promemorian inte möjligt eller lämpligt att använda ett summariskt förfarande, bl. a. när straff i allmänhet inte kan verkställas i annat land. Det anses därför angeläget att trafikbrott som begås under tillfällig vistelse utomlands i större utsträckning skall kunna beivras i gärningsmannens hemland. Därigenom kan ingripandet bli effektivare men också smidigare. Gärningsmannen slipper att bli kvarhållen i avvaktan på process. I promemorian framhålls att en sådan lösning fordrar internationellt samarbete.

Konventionen om straff för vägtrafikbrott öppnar två vägar att beivra trafikförseelser i annat land än där förseelsen har begåtts, nämligen lagföring i den stat där gärningsmannen har sitt hemvist eller verkställighet i den staten av dom som har meddelats i annan stat med anledning av förseelsen. Enligt bilaga II till konventionen kan konventionsstat förbehålla sig att inte godta bestämmelserna om verkställighet i hemviststaten av trafikmålsdom som har meddelats i gärningsstaten. Vid överläggningar som har hållits på departementsplanet mellan representanter för Danmark, Finland, Norge och Sverige har man enats om att de nordiska länderna bör tillträda konventionen. Man har dock funnit det lämpligt att utnyttja möjligheten att förklara sig inte godta konventionens bestämmelser om verkställighet av dom.

I promemorian förklaras att anslutning till konventionen skulle medföra ökade möjligheter att beivra trafikförseelser som begås av personer på tillfälligt besök i ett land. Man skulle också vinna bl. a. den fördelen att den tillfällige besökaren som gör sig skyldig till trafikförseelse inte behöver avvakta rättegång i gärningslandet utan kan fortsätta sin planerade resa. Det föreslås därför att Sverige tillträder konventionen.

Till frågan vilka lagstiftningsåtgärder som krävs för ett tillträde återkommer redogörelsen längre fram i promemorian.

När det gäller konventionens bestämmelser om verkställighet av dom framhålls, att det inom Norden redan bedrivs samarbete med stöd av den nordiska verkställighetslagstiftningen (i Sverige lagen (1963: 193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge ang. verkställighet av straff m. m.). I förhållande till övriga stater torde det enligt promemorian saknas anledning att nu göra så vidsträckta åtaganden som ett samarbete på verkställighetsstadiet måste innebära. Det upplyses att Frankrike — den enda stat jämte Cypern som hittills har ratificerat konventionen — har förklarat att man inte godtar konventionen i den del som gäller verkställighet. Som det främsta skälet att inte nu godta konventionens verkställighetsbestämmelser anges i promemorian att en europarådskonvention om brottmåldoms internationella rättsverkningar den 28 maj 1970 har öppnats för undertecknande. Konventionen har redan undertecknats av bl. a. Danmark, Norge och Sverige. Den innehåller regler om domsverkställighet som spänner över ett betydligt vidare fält än trafiklagstiftningen. Enligt promemorian talar mycket för att Sverige ansluter sig till konventionen om brottmåldoms internationella rättsverkningar. Det föreslås att frågan om verkställighet av utländska trafikmåldomar tas upp i det sammanhanget. Sverige bör därför förbehålla sig att inte godta trafikbrottskonventionen i den del som gäller verkställighet av dom.

I promemorian framhålls, att man vid de nordiska departementsöverläggningarna har enats om att konventionen inte bör tillämpas inom Norden utan att det inbördes förhållandet de nordiska länderna emellan i stället — i enlighet med praxis för lagstiftningsarbetet i Norden — bör grundas på enhetlig lagstiftning som uppfyller konventionens krav. I art. 27 i konventionen föreskrivs att de konventionsstater som enligt praxis inrättat sitt inbördes förhållande med stöd av en enhetlig lagstiftning eller genom särskilda ömsesidiga avtal med uteslutande av konventionens regler kan gå tillväga på samma sätt i fråga om beivrande av trafikbrott. Det föreslås därför i promemorian att man från svensk sida avger förklaring i enlighet med art. 27 i fråga om konventionens tillämpning inom Norden.

### 5.1.2 Särskild lagstiftning om trafikbrott som begåtts utomlands

De trafikbrott som omfattas av europarådskonventionen räknas upp i bilaga I och är fördelade på sju punkter. I konventionen skiljs i visst hänseende mellan de brott som anges i punkterna 1—3 och övriga brott. Detta innebär enligt promemorian att vid lagföring av brott som anges i punkterna 4—7, t. ex. förande av bil utan trafikförsäkring eller överskridande av hastighets- eller parkeringsbestämmelser, hemviststa-

ten skall tillämpa det objektiva innehålllet i de trafikregler som gäller på gärningsorten. För trafikbrott som räknas upp i punkterna 1—3 (vållande till annans död eller till kroppsskada i samband med vägtrafik, smitning från trafikolycksplats samt framförande av fordon under påverkan av alkohol, narkotika eller andra ämnen med liknande verkningar eller i svårt trötthetstillstånd) blir däremot hemviststatens inhemska lagstiftning tillämplig i full utsträckning.

Större delen av de trafikbrott som omfattas av konventionen torde enligt gällande rätt inte kunna beivras här i landet, om de har begåtts utomlands. För att konventionens krav skall kunna uppfyllas föreslås därför i promemorian att tillämpningsområdet för svensk trafiklagstiftning vidgas genom införande av en särskild lag om straff för trafikbrott som har begåtts utom riket. De bestämmelser som bör ingå i en sådan lag behandlas i promemorian med utgångspunkt från uppräknningen av trafikbrott i bilaga I till konventionen. I punkt 1 i bilagan upptas som vägtrafikbrott "vållande till annans död eller till kroppsskada i samband med vägtrafik". Dessa förfaranden är enligt svensk lag närmast att hänföra till brottsbalksbrotten vållande till annans död (3 kap. 7 § BrB) och vållande till kroppsskada eller sjukdom (3 kap. 8 § BrB). Den som i samband med vägtrafik av oaktsamhet som ej är ringa vållar annans död, sjukdom eller kroppsskada dömes enligt såväl 1 § TL som 3 kap. 7 § resp. 8 § BrB i enlighet med reglerna om straff vid sammanträffande av brott. I promemorian uttalas att nämnda paragrafer i BrB redan nu kan tillämpas på brott som har begåtts utomlands. Man behöver därför inte lagstifta för att uppfylla konventionens krav i detta hänseende. Det uttalas också att 1 § TL i praxis har ansetts tillämplig på gärning som har begåtts utomlands. Enligt promemorian är det dock i tydlighetens intresse lämpligt att införa en uttrycklig föreskrift om tillämpligheten utomlands av denna bestämmelse.

I punkterna 2 och 3 anges som trafikbrott s. k. smitning och framförande av fordon under påverkan av alkohol eller annat liknande ämne eller i svårt trötthetstillstånd. I promemorian sägs att dessa förfaranden närmast faller under TL:s bestämmelser om rattfylleri och smitning från trafikolycksplats (4 § 1 mom. och 5 §). Fullständig överensstämmelse föreligger emellertid inte. I punkt 2 talas om smitning av fordonsförare, medan 5 § TL gäller även andra vägtrafikanter. Punkten 3 däremot avser en vidare krets av trafikanter, fordonsförare över huvud taget, än motsvarande bestämmelse i TL som gäller förare av motordrivna fordon. Också de nu nämnda bestämmelserna i TL anses enligt avgöranden i högsta domstolen tillämpliga på gärningar som begås utomlands. Det föreslås, att även TL:s bestämmelser om rattfylleri och smitning skall omfattas av den lagbestämmelse som har föreslagits beträffande 1 § TL. Det förhållandet att den personkrets som berörs av punkten 3 i bilaga I är vidare än den som nämns i 4 § 1 mom. TL an-

ses inte vålla problem med hänsyn till konventionens krav på dubbel straffbarhet.

I promemorian diskuteras om också övriga straffbestämmelser i TL bör tas med i en bestämmelse om territoriell utvidgning av tillämpningsområdet för TL.

Hinder eller störning i trafiken, som straffbeläggs i 2 § TL, betecknas som sekundärbrott till vårdslöshet i trafik och anses i promemorian böra kunna beivras här i landet även när det har begåtts utomlands.

I punkt 7 i bilaga I till konventionen har upptagits ett brott som motsvarar olovlig körning enligt 3 § TL. Denna gärning ingår bland de förseelser i konventionen i fråga om vilka det materiella innehållet i gärningslandets trafikregler skall beaktas. Tillämpningsområdet för den svenska bestämmelsen om olovlig körning kan enligt promemorian inte anses klart. Om 3 § TL skall tillämpas på förseelser begångna utom Sverige, bör det ges en uttrycklig föreskrift härom. Det konstateras att 3 § TL innehåller en hänvisning till regler om vilka fordon som är körkortspliktiga och till bestämmelserna om behörighet att framföra sådana fordon. För straffbarhet i fråga om utomlands begångna gärningar bör det inte krävas annat än att gärningen står i strid mot de regler om körkortsplikt och behörighet som gällde på gärningsorten. En sådan lösning ligger närmast till hands med hänsyn till den rättspolitiska grunden för bestämmelsen och stämmer även med konventionens uppfattning att körning utan giltigt körkort är att hänföra till de förseelser vid vilka endast "trafikreglerna" på gärningsorten skall beaktas. I promemorian föreslås således att 3 § TL på detta sätt görs tillämplig på förseelser som begås utom Sverige. Körning utomlands blir sålunda straffbar som olovlig körning enligt 3 § TL så snart gärningsortens krav på tillståndsbevis, motsvarande svenskt körkort, för ifrågavarande slag av fordon har åsidosatts. Straffbarhet kan således enligt promemorian föreligga, även om körningen, om den hade ägt rum i Sverige, inte hade varit straffbar här, t. ex. därför att fordonet inte var körkortspliktigt enligt VTF eller föraren hade körkort som gav honom rätt att föra fordon i Sverige men inte i gärningslandet.

I fråga om rattonykterhetsbestämmelsen i 4 § 2 mom. TL framhålls i promemorian, att HD i rättsfallet NJA 1967 s. 409 har intagit den ståndpunkten att bestämmelsen får antas vara avsedd att gälla endast gärningar som har begåtts i Sverige. Som HD uttalade i rättsfallet har enligt promemorian rattonykterhet visserligen i viss mån karaktär av en ordningsförseelse men det anses dock önskvärt att den som gör sig skyldig till sådant brott i ett land som har motsvarande straffbestämmelse kan straffas här i landet.

I promemorian föreslås sålunda att samtliga straffbestämmelser i TL görs tillämpliga även på gärningar som har begåtts utom riket. En bestämmelse härom har tagits upp i 1 § i den föreslagna lagen om straff

för trafikbrott som har begåtts utom riket. Bestämmelsen har gjorts generell och är alltså inte begränsad att gälla endast i förhållande till vissa stater.

Förslaget att samtliga straffbestämmelser i TL skall gälla också gärningar som begås utomlands innebär att man från svensk sida går utöver konventionens förteckning över trafikbrott i bilaga I. Enligt art. 25.2 kan stat som önskar att konventionen skall tillämpas på vägtrafikbrott som inte är upptagna i bilaga I avge skriftlig förklaring härom. En sådan, av Sverige avgiven förklaring kan leda till att andra stater efter godkännande av förklaringen förbinder sig att i sitt eget land beivra även de trafikbrott enligt TL som inte finns förtecknade i bilaga I. I promemorian föreslås att man avvaktar erfarenheterna av konventionens tillämpning i praktiken, innan man tar ställning till om sådan förklaring skall ges.

De trafikföreseelser som finns förtecknade under punkterna 4—7 i konventionens bilaga I och beträffande vilka hemviststaten skall tillämpa det materiella innehållet i de trafikregler som gäller på gärningsorten har sina motsvarigheter främst i annan trafiklagstiftning än TL. I promemorian lämnas en redogörelse för motsvarande svenska bestämmelser. Trafikföreseelsen i punkt 4 motsvaras i svensk rätt av föreseelse mot 24 § trafikförsäkringslagen i den del paragrafen straffbelägger brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring. Punkt 7 avser olovlig körning och har behandlats tidigare. De återstående trafikbrotten (punkterna 5 och 6) motsvaras i svensk rätt av olika trafiköverträdelse som regleras i VTF och förordningen (1960: 134) om mopeder. De bestämmelser i VTF som är av intresse i detta sammanhang är närmast 2—8, 10—13, 21, 40—42, 44—52, 54—57 och 59 §§ samt de föreskrifter om hastighetsbegränsningar och parkering som har meddelats med stöd av 56 § 4 mom. och i lokala trafikföreskrifter, utfärdade med stöd av 61 § 1 eller 2 mom., ävensom de straffbestämmelser som hänför sig till de nämnda paragraferna.

I promemorian påpekas att det är främmande för svensk rätt att vid svensk domstol tillämpa utländska straffbestämmelser. Den som har begått en föreseelse utomlands döms i stället enligt svensk straffbestämmelse i den mån denna är tillämplig på utomlands begångna gärningar. De nyss redovisade bestämmelserna i trafiklagstiftningen anses vara begränsade till föreseelser som begås inom landet.

Om konventionens krav i den nu behandlade delen skall kunna uppfyllas, måste enligt promemorian straffbestämmelserna för överträdelse av svenska trafikregler ändras så att de kan tillämpas även när utomlands gällande trafikregel har åsidosatts. Det framhålls emellertid att den svenska trafiklagstiftningen inte alltid har någon bestämmelse som exakt överensstämmer med den utländska föreskriften. Däremot finns det i regel en bestämmelse i svensk rätt som kan sägas motsvara den

utländska. Som exempel härpå anges i promemorian föreskrifter om fordons plats på vägen och förkörsrätt vid höger- resp. vänstertrafik samt hastighets- och parkeringsbestämmelser. Det framhålls att krav på full överensstämmelse mellan den utländska och svenska regeln för lagföreling här i landet skulle leda till att man endast i begränsad omfattning kunde tillämpa svensk trafiklagstiftning på trafiköverträdelser utomlands. Den praktiska nyttan av en sådan reglering skulle bli ringa och konventionens krav skulle inte vara tillgodosedda. I promemorian föreslås därför att den svenska trafikstraffrätten görs tillämplig på utomlands begångna förseelser så snart förseelsen består i brott mot en utländsk trafikregel som reglerar ett förhållande som har sin motsvarighet i svensk trafikbestämmelse. Det är enligt promemorian i viss mån oklart vilka straffbestämmelser i svensk trafikrätt som direkt motsvarar de förseelser som räknas upp i bilaga I. Det anses att de bestämmelser som krävs för tillträde till konventionen blir enklare och tydligare om det ges en gemensam regel för alla "motsvarighetsfall" i VTF. Enligt promemorian kan det inte anföras några bärande skäl mot en sådan utvidgning. Det föreslås även att tillämpningsområdet för föreskrifter som Kungl. Maj:t eller myndighet har meddelat med stöd av VTF utvidgas till att gälla överträdelser utomlands av där gällande bestämmelser som reglerar motsvarande förhållanden. Också straffbestämmelserna i lagen om trafikföreling å motorfordon föreslås bli utvidgade på samma sätt, i den del de avser brukande av motorfordon utan föreskriven trafikföreling. Även mopedförelingens speciella straffbestämmelser bör enligt promemorian omfattas av en sådan utvidgning.

I promemorian har sålunda i 2 § lagförslaget tagits in en bestämmelse om tillämpning av straffbestämmelser för överträdelser av föreskrift i nämnda trafikförelingningar även i fråga om gärning varigenom någon utom riket har åsidosatt sådan föreskrift i gärningslandet som reglerar motsvarande förhållande.

Enligt promemorian bör motsvarighetskriteriet inte ges en alltför snäv tolkning i praxis. Finns t. ex. i ett land en regel om allmän hastighetsbegränsning på landsväg får den anses motsvara de regler om generell hastighetsbegränsning som Kungl. Maj:t har utfärdat med stöd av 56 § 4 mom. VTF, även om högsta tillåtna hastigheten är en annan än den som gäller här i landet. I promemorian uttalas att rättstillämpningen kommer att underlättas av att ländernas trafikregler blir alltmer likformiga. Nordiska vägtrafikkommittén arbetar med harmonisering av trafikreglerna inom Norden.

Det föreslås att 2 § liksom 1 § den föreslagna lagen skall vara generellt tillämplig och inte begränsad till Norden eller till konventionsstater.

Den föreslagna bestämmelsen i 2 § lagförslaget uppfyller enligt promemorian inte helt konventionens krav. Regeln ger visserligen svensk

trafiklagstiftning ett vidsträckt tillämpningsområde i straffrättsligt hänseende än som följer av konventionens uppräknig. Men den innehåller samtidigt den begränsningen att straff kan ådömas endast när den utländska trafikregeln motsvaras av en svensk bestämmelse. Trots att man i stor utsträckning har samma eller likartade trafikregler inom Europarådets medlemsstater, finns det dock bestämmelser till vilka man inte kan finna någon motsvarighet i svensk trafikrätt. I promemorian framhålls att konventionen kräver att överträdelse av bestämmelser i sådana ämnen som räknas upp i punkterna 4—7 i konventionens bilaga I skall kunna bestraffas även om hemviststaten inte har motsvarande regel.

Punkten 7, som gäller körning utan giltigt körkort, kräver dock enligt promemorian inte någon särskild bestämmelse om straff, när svensk lag saknar motsvarande regel. Enligt vad som nämnts tidigare skall nämligen 3 § TL med stöd av 1 § den föreslagna lagen kunna tillämpas på körning utomlands, oberoende av om körningen hade varit olovlig om den hade företagits i Sverige.

När det gäller punkterna 4—6 uttalas i promemorian, att svensk lagstiftning måste kompletteras med en bestämmelse om straff för den som utomlands överträder en föreskrift som reglerar något av de ämnen som räknas upp i dessa punkter. Bestämmelsen bör vara tillämplig endast i sådana fall då förseelsen inte kan bestraffas enligt straffbestämmelse som avses i 1 eller 2 § lagförslaget.

I enlighet med den överenskommelse som träffades vid de nordiska departementsöverläggningarna föreslås, att straffbestämmelsen rörande förseelserna i punkterna 4—6 görs generellt tillämplig på trafikbrott som begås i Danmark, Finland, Island eller Norge. Det föreslås — också i enlighet med överenskommelsen — att man därutöver föreskriver att Kungl. Maj:t efter överenskommelse med annan främmande stat kan förordna att bestämmelsen skall tillämpas i förhållande till den staten. Det blir då möjligt för Kungl. Maj:t att låta regeln gälla i förhållande till stat som är ansluten till trafikbrottskonventionen.

I promemorian räknar man med att tillämpningsområdet för den bestämmelse som föreslås för fall då svensk trafikrätt saknar motsvarande bestämmelse kommer att bli relativt begränsat. Straffskalan i denna bestämmelse behöver därför inte differentieras efter de normer som har varit bestämmande för utformningen av straffbestämmelserna i de svenska trafikförfattningarna. I promemorian uttalas, att man vid utformningen av straffskalan bör beakta att gärningsmannen inte bör bestraffas strängare än vad som skulle ha blivit fallet i gärningslandet. Om straffet bestäms till penningböter, behöver den dömande myndigheten inte jämföra straffskalorna i de båda länderna för undvikande av att förseelsen blir strängare bedömd här i landet. I promemorian anförs att man vinner ytterligare en fördel genom att bestämma straffet till pen-

ningböter. När det är tveksamt om ett motsvarighetsfall enligt 2 § lagförslaget föreligger, kan den dömande myndigheten i stället åberopa nu förevarande bestämmelse — i den mån den är tillämplig — utan att riskera att straffet blir bestämt efter en strängare straffskala än den som skulle ha gällt om 2 § hade tillämpats.

I promemorian föreslås sålunda bestämmelser i enlighet med det anförda. I 3 § lagförslaget har förts in de regler som skall gälla för trafikförseelser som har begåtts i annat nordiskt land. I 4 § har tagits in bemyndigande för Kungl. Maj:t att efter avtal med annan främmande stat förordna att bestämmelsen i 3 § skall äga motsvarande tillämpning på förseelse begången i den staten.

I 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen (1951: 743) föreskrivs att körkortsregistret skall underrättas bl. a. när körkortsinnehavare har funnits skyldig till brott mot TL som har begåtts vid förande av motordrivet fordon med undantag för överträdelse av 49 § 2 mom. första stycket c)—f) och 3 mom. VTF eller av föreskrift enligt 61 § 1 mom. b) VTF. I promemorian uttalas att sådan underrättelseplikt också skall föreligga när körkortsinnehavare döms för vägtrafikbrott utomlands med stöd av 1 eller 2 § den föreskrivna lagen. Underrättelse bör däremot inte ske vid tillämpning av 3 § i lagförslaget, dvs. när körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till överträdelse av utländsk föreskrift som saknar motsvarighet här i landet. Detta kräver ändring i 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen.

Enligt promemorian bör den särskilda lagen om straff för trafikbrott som har begåtts utom riket träda i kraft den 1 juli 1971. Det föreslås att konventionen ratificeras samtidigt.

### 5.1.3 Övriga lagstiftningsfrågor med anledning av konventionen

Konventionen innehåller inte någon definition av begreppen fordon och motorfordon. I promemorian sägs att begreppet fordon bör förstås på samma sätt som i VTF och trafikförsäkringslagen. Enligt båda författningarna förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Det föreslås att begreppet motorfordon, som i konventionen förekommer endast i samband med bestämmelse om underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikt, definieras på samma sätt som i trafikförsäkringslagen, dvs. motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul samt annat motordrivet fordon som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen (2 §).

Inte heller begreppet hemvist definieras i konventionen. Enligt prome-

memorian kan man utgå från att begreppet har samma innebörd som begreppet hemvist i 2 kap. BrB, dvs. hemvist anses föreligga om bosättningen har viss stadigvarande karaktär.

Om man ger konventionens hemvistbegrepp denna innebörd kan enligt promemorian sägas, att de allmänna reglerna i 2 kap. BrB om svensk straffrättslig kompetens är så vidsträckta att de t. o. m. går utöver konventionsåtagandena. Dessa bestämmelser uppfyller sålunda konventionens krav och behöver inte ändras.

Enligt art. 2 andra punkten i konventionen är *dubbel straffbarhet* en förutsättning för lagföring i hemviststaten. Bestämmelsen innebär enligt promemorian inte att domstol i konventionsstat skulle vara förhindrad att döma till ansvar för utomlands begånget vägtrafikbrott, när dubbel straffbarhet inte föreligger. Av bestämmelsen följer däremot att konventionsstat inte kan åberopa konventionens bestämmelser som grund för en framställning om lagföring eller verkställighet i fall då gärningen inte är straffbar både i det egna landet och i hemviststaten. I promemorian uttalas att innehållet i artikeln i och för sig inte kräver lagstiftning.

I svensk rätt saknas en generell bestämmelse om att det för lagföring i Sverige för gärning som har begåtts utomlands krävs att gärningen är straffbar på gärningsorten. Sådant krav uppställs endast — med vissa undantag — när brottet har begåtts av utlänning utan hemvist här i landet (2 kap. 2 och 3 §§ BrB). Det konstateras i promemorian att de nuvarande reglerna om svensk domstols kompetens sålunda medför att svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige med stöd av den föreslagna lagen kan dömas till ansvar för brott mot TL även när gärningen var straffri i det land den begicks. Sådana situationer torde enligt promemorian uppkomma endast i fråga om brott mot 4 § 2 mom. TL (rattonykerhet). Det betonas att åklagaren kan beakta sådant förhållande vid den särskilda åtalsprövning som skall göras enligt 2 kap. 5 § andra stycket BrB. Åtal för rattonykerhet kan sålunda underlåtas, om dubbel straffbarhet inte föreligger.

I detta sammanhang hänvisas till att det i promemorian läggs fram förslag också till ändring av 2 kap. 5 § BrB. Denna ändring innebär att kravet på särskild åtalsprövning tas bort i fråga om brott som har begåtts i annat nordiskt land. Åklagare blir således i princip skyldig att föra talan om ansvar för rattonykerhet, förövad i annat nordiskt land, även i de fall då gärningsorten saknar en motsvarande straffbestämelse. I promemorian påpekas också, att det f. n. pågår lagstiftningsarbete i syfte att inom Norden vinna större enhetlighet beträffande lagstiftningen om trafiknykerhetsbrott. Bl. a. har i Danmark lagts fram ett kommittéförslag om införande av en motsvarighet till den svenska bestämmelsen om rattonykerhet. Enligt promemorian kan man inom

en nära framtid vänta sig bättre överensstämmelse mellan de nordiska ländernas trafiknykterhetslagstiftning. Därigenom minskar riskerna för att nyss berörda situationer skall uppkomma.

Den praktiska betydelsen av att svensk rätt inte upprätthåller något generellt krav på dubbel straffbarhet antas bli ringa på förevarande område. I promemorian uttalas att man likväl i och för sig skulle kunna överväga att i den föreslagna lagen föra in en bestämmelse om att ansvar får ådömas med stöd av lagen endast om gärningen vid tiden för dess begående var straffbar enligt lag som gällde på gärningsorten. Man finner dock att en sådan bestämmelse skulle innebära en nyhet och ett principiellt ställningstagande på ett snävt avgränsat område till ett problem som har betydligt större räckvidd. Det framhålls också att det för en svensk ratifikation av konventionen inte krävs att vi tar ställning till frågan om dubbel straffbarhet. Även i övrigt saknas enligt promemorian anledning att i detta speciella sammanhang ta upp frågan i hela dess vidd.

När det gäller eventuella ändringar i *processlagstiftningen* behandlas först art. 4 i konventionen. Enligt denna artikel åtar sig hemviststaten att granska varje framställning om lagföring och att därefter vidta åtgärder enligt dess egen lagstiftning. I promemorian uttalas att konventionsstat således inte är skyldig att låta begäran om lagföring resultera i åtal utan dess myndigheter kan t. ex. lägga ned förundersökningen eller besluta att inte väcka åtal. Konventionen anses i denna del inte kräva någon ändring i den svenska processlagstiftningen.

När framställning om lagföring har skett, får gärningsstaten enligt art. 5 inte längre vidta åtgärder för lagföring mot gärningsmannen. Gärningsstaten får tillbaka denna rätt, om hemviststaten meddelar att den inte har vidtagit någon åtgärd med anledning av framställningen. Rätten återfås också, om gärningsstaten återkallar framställningen på grund av senare inträffade omständigheter och återkallelsen sker innan förhandling i målet har inletts i första instans i hemviststaten. De svenska straffprocessuella reglerna är enligt promemorian förenliga med konventionsförpliktelserna enligt art. 5. Det finns visserligen inga bestämmelser som reglerar överföring av åtal för brott som har begåtts här i landet till det land där gärningsmannen har sitt hemvist men heller ingenting i lagstiftningen eller rättstillämpningen som hindrar förfarandet. Enligt promemorian får åklagaren anses ha uppfyllt sin åtalsplikt enligt 20 kap. 6 § RB genom en sådan åtgärd (jfr RÅ:s cirkulär C 34). Det hänvisas vidare till regeln i 45 kap. 1 § tredje stycket RB om att nytt åtal inte får väckas mot den tilltalade för gärning, för vilken han redan står under åtal. I enlighet med grunderna för denna bestämmelse torde svenska åklagare i praktiken anse sig förhindrade att här i landet väcka åtal, när åtal för samma brott har väckts i annat land efter svensk

åklagares begäran om lagföring där. Det föreslås, att närmare bestämmelser eller anvisningar med anledning av innehållet i art. 5 meddelas i administrativ ordning av riksåklagaren.

Art. 6 i konventionen innehåller regler om beräkning av *preskriptionstiden* för trafikbrott, när framställning om lagföring har gjorts enligt konventionen. I konventionens bilaga II ges möjlighet för konventionsstat att göra förbehåll mot artikeln. Konventionens preskriptionsregler innebär bl. a. att tiden för åtalspreskription skall börja räknas i hemviststaten först från den dag då framställningen om lagföring tas emot. Enligt promemorian kan en sådan regel knappast godtas från svensk synpunkt. Det kan inte anses förenligt med svensk kriminalpolitik att förlänga tiderna för åtalspreskription beträffande trafikbrotten. Sverige bör därför göra förbehåll mot art. 6 i enlighet med den överenskomst som träffades vid de nordiska departementsöverläggningarna.

I art. 15 regleras vilka myndigheter som skall sända och ta emot *framställning om lagföring*. Enligt huvudregeln skall framställningar gå genom ländernas justitiedepartement. Enligt promemorian bör den direkta skriftväxling som förekommer mellan åklagarmyndigheterna i Norden användas även i de fall som nu avses. När det gäller framställningar till eller från utomnordiska stater föreslås i promemorian att Sverige i enlighet med tidigare praxis sänder och tar emot sådana framställningar på diplomatisk väg. Den fortsatta skriftväxlingen anses kunna ske direkt mellan vederbörande åklagarmyndigheter. Det föreslås sålunda att anmälan om dessa avvikelser från art. 15 skall göras till Europarådets generalsekreterare i enlighet med art. 15.4.

Det krav som art. 17 ställer på konventionsstat att lämna annan konventionsstat *rättshjälp i brottmål* uppfyller Sverige enligt promemorian redan genom nuvarande lagstiftning.

Bestämmelser om *förfarandet* vid överföring av trafikmål bör enligt promemorian för Sveriges del meddelas i administrativ ordning. Konventionens regler om t. ex. framställnings innehåll och underrättelser om vidtagna åtgärder bör beaktas. Beträffande samarbetet inom Norden anses det lämpligt att man förfar i enlighet med den praxis som har utbildats i fråga om överföring av brottmål i allmänhet från ett nordiskt land till ett annat.

I fråga om *rättegångskostnader* bygger konventionen (art. 22 och 23) på principen att varje konventionsstat tar ut kostnader för förfarandet i sin stat enligt interna regler. Kostnader som drabbar staten kan inte begäras ersatta av annan stat. Principen att rättegångskostnader skall stanna på den stat i vilken de uppkommit anses i promemorian stämma överens med svensk rätt. Bestämmelserna i 31 kap. RB om återbetalningsskyldighet för den dömda ger inte möjlighet för domstol att ålägga den dömda att utge ersättning för rättegångskostnad som har uppkommit i annan stat. Konventionen föreskriver emellertid inte någon för-

pliktelse för hemviststaten att på gärningsstatens begäran av den dömde uttaga ersättning för rättegångskostnad som har uppkommit i den senare staten. Artiklarnas innehåll anses således inte föranleda någon lagstiftningsåtgärd.

## 5.2 Särskild åtalsprövning vid brott som begåtts utomlands

I skrivelse den 29 oktober 1968 till Kungl. Maj:t har RÅ hemställt om ändring av BrB:s regler om särskild åtalsprövning vid brott som har begåtts utom Sverige. Åtal för sådant brott får enligt huvudregeln i 2 kap. 5 § andra stycket BrB väckas endast efter förordnande av Kungl. Maj:t eller den som Kungl. Maj:t har bemyndigat att väcka åtal. I paragrafen anges vissa fall när åtalsförordnande inte fordras. Bland undantagen kan nämnas brott som har förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg eller av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse. Åtalsregeln skiljer inte mellan brott som har förövats i annat nordiskt land och brott som har begåtts i land utanför Norden. Kungl. Maj:t har dock — med utnyttjande av sin delegationsrätt i 2 kap. 5 § BrB — den 18 december 1964 bemyndigat RÅ att förordna om åtal för brott som har förövats i Danmark, Finland, Island eller Norge eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan dessa länder. I nyssnämnda skrivelse har RÅ föreslagit, att åtal i dessa fall skall få väckas utan särskilt förordnande. Skrivelsen avser brott som begås i annat nordiskt land och är inte begränsad att gälla endast trafikbrott. Antalet framställningar mellan Sverige och annat nordiskt land om åtal i trafikmål är enligt uppgift lågt i förhållande till övriga brottmål.

RÅ:s skrivelse har tagits upp till behandling i departementspromemorian. I denna uttalas, att skrivelsen visar att framställningar om åtalsförordnande för brott som har begåtts i annat nordiskt land, ökar i antal. Framställningarna synes regelmässigt bifallas av RÅ. Det kan därför vara en onödig omgång att kräva åtalsförordnande i dessa fall.

Föreskriften om särskild åtalsprövning syftar enligt promemorian till att begränsa den vidsträckta svenska kompetensen enligt 2 kap. BrB i fall då ett ingripande är meningslöst eller olämpligt. Politiska överväganden skall också kunna beaktas. Dessutom skall man vid prövningen kunna ta hänsyn till om dubbel straffbarhet föreligger. Den straffrättsliga lagstiftningen och rättstillämpningen är enligt promemorian så likartad i Norden att det knappast finns anledning att upprätthålla krav på särskild åtalsprövning för brott som har begåtts i annat nordiskt land. RÅ:s förslag medför att åklagare inte längre får möjlighet att underlåta åtal av den anledningen att dubbel straffbarhet inte förligger. Men det anses att den harmonisering av lagstiftningen som har skett inom Norden har bidragit till, att det dock i praktiken är så att en i

annat nordiskt land begången gärning för vilken lagföring i Sverige kan bli aktuell alltid är straffbar också i gärningslandet. Därför anses det inte vara fråga om någon saklig reform. RÅ:s framställning anges vara föranledd endast av intresset att undvika åtalsprövningar som i praktiken har visat sig inte fylla någon egentlig funktion.

I promemorian föreslås således att det inte skall krävas särskilt förordnande för åtal för brott som har begåtts i något av de andra nordiska länderna eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan dessa länder. I enlighet härmed har utarbetats förslag till ändring av 2 kap. 5 § BrB. I promemorian påpekas att den föreslagna lagändringen medför att motsvarande bestämmelse i 1964 års Kungl. brev till RÅ måste utgå.

### 5.3 Preskription

I promemorian behandlas *nordiska straffrättskommitténs* överväganden rörande preskription. Det konstateras att kommittén i stor utsträckning enats om likformiga regler på detta område. Kommitténs förslag till enhetlig reglering har redan lett till ändrad lagstiftning i Danmark. Den nya danska lagstiftningen ansluter sig enligt promemorian i huvudsak till kommittéförslaget. Det framhålls också, att man i Finland och Norge har lagt fram förslag till ändrad lagstiftning på detta område. Dessa förslag följer också kommitténs rekommendationer. Även från svensk sida bör man enligt promemorian göra vissa ändringar i preskriptionsreglerna för att följa kommitténs rekommendationer.

Kommittén konstaterade i sitt betänkande att övriga nordiska länders strafflagar saknar motsvarighet till regeln i 35 kap. 5 § BrB att utgångspunkten för preskriptionstiden vid grövre brottslighet skjuts upp, när den brottslige begår nytt grovt brott inom preskriptionstiden för det tidigare brottet. Med anledning härav uttalades i promemorian, att det vid brottsbalkens tillkomst gjordes endast sådana ändringar i preskriptionsreglerna som hade samband med införande av enhetligt frihetsstraff. Under remissbehandlingen av de förslag från strafflagberedningen (SOU 1953: 17 och 1956: 55) som låg till grund för brottsbalkens påföljdssystem hade dock ifrågasatts, om det fanns skäl att behålla den bestämmelse i strafflagen som senare fick sin plats i 35 kap. 5 § BrB. Fördragande departementschefen medgav i proposition till BrB att något mera framträdande behov av bestämmelsen inte kunde påvisas men ansåg inte att det fanns tillräckliga skäl att föreslå att den togs bort (prop. 1962: 10 C s. 418).

I promemorian anförs att det efter detta uttalande inte synes ha inträffat någon omständighet som skulle göra det nödvändigt att behålla en bestämmelse om förlängning av preskriptionstiden vid upprepad grövre brottslighet. Det anses angeläget att skapa största möjliga

rättslikhet i Norden i fråga om preskriptionsreglerna. Det föreslås därför att regeln i 35 kap. 5 § upphävs.

För preskription av ådömt fängelsestraff gäller, som förut nämnts, enligt 35 kap. 8 § BrB fem olika preskriptionstider, nämligen fem, tio, femton, tjugo och trettio år. Den tillämpliga tiden bestäms av det ådömda straffets längd. Inom nordiska straffrättskommittén har man enats om ett system för preskription av ådömt frihetsstraff som i princip stämmer överens med den svenska regeln. I promemorian anges att förslaget för Sveriges del innebär den ändringen att preskriptionstiden sänks från tio till fem år för fängelsestraff från sex månader t. o. m. ett år och från femton till tio år för fängelsestraff på mer än två men inte över fyra år.

Utformningen av preskriptionsreglerna för ådömt fängelsestraff har enligt promemorian inte någon större praktisk betydelse. Det framhålls som sällsynt att den som har dömts till frihetsstraff undandrar sig verkställighet så länge att straffet blir preskriberat. Enligt promemorian kan några särskilda skäl för att bestämma tidsgränserna vid de olika preskriptionstiderna på det ena eller andra sättet inte anföras. Man finner dock att hänsyn till det nordiska samarbetet i fråga om straffverkställighet kan kräva enhetliga regler för länderna inom Norden. Kommitténs rekommendationer anses vara en lämplig övergång. Det föreslås därför att den svenska bestämmelsen ändras så att 35 kap. 8 § BrB stämmer med vad nordiska straffrättskommittén har föreslagit.

*Trafikmålskommittén* har i sitt betänkande Förundersökning övervägt om inte den absoluta preskriptionstid för ådömande av påföljd som regleras i 35 kap. 6 § BrB (trettio år eller, om det inte på brottet kan följa fängelse i mer än två år, femton år) kan förkortas vid bagatellartade brott. Kommittén anser det föga önskvärt att domstolarna behandlar mål, i vilka endast böter kan komma i fråga, 10—15 år efter det den straffbelagda gärningen har begåtts. Skälen för lagföring försvagas snabbare i mål av mindre allvarlig karaktär som bötesmålen. Att lagföra t. ex. trafikovarsamhet mer än fem år efter händelsen är enligt kommittén tämligen meningslöst från såväl individual- som allmänpreventiv synpunkt. Det anses också utsiktslöst att åstadkomma övertygande utredning i ett trafikmål, när lång tid har förflutit från förseelsen. I regel måste domen bli frikännande i brist på bevis. Antalet bötesmål som efter delgivning blir liggande hos domstolarna är dock inte så stort.

Karaktären på de bötesbrott som avses är av skiftande slag. Bland trafikbrotten nämns vårdslöshet i trafik samt — med visst undantag — förseelser mot VTF, trafikförsäkringslagen och automobilskatteförordningen. Som exempel från BrB nämns ringa misshandel, åverkan, tagande av olovlig väg, fylleri och förargelseväckande betecande (3 kap. 5 §, 12 kap. 2 och 4 §§ samt 16 kap. 15 och 16 §§). I övrigt nämns vissa exempel från specialstraffrätten (s. 244 och 245).

Kommittén finner starkt vägande skäl tala för att den absoluta preskriptionstiden förkortas när det gäller brott för vilka inte kan följa svårare straff än böter. Brott med normerade böter som påföljd bör dock undantas, så att deklareringsbrottens ställning i preskriptionshänseende blir oförändrad.

När det gäller effekten av en förkortad absolut preskriptionstid i bötesmål nämner kommittén först de fall då utdömande av straff är en förutsättning för att annan förpliktelse skall kunna åläggas i brottmålet, t. ex. automobils katt enligt 14 § automobils katteförordningen och föreläggande vid vite att fullgöra försäkringsplikten enligt 22 § trafikförsäkringslagen. Vidare berörs frågan om konsekvenserna i mål där skadeståndstalan förs och i mål där talan förs om förverkande på grund av brott. Kommittén betonar att nu berörda frågor aktualiseras redan i dag, när åtalspreskription inträder enligt 35 kap. 1 § BrB. En förkortning av den absoluta preskriptionstiden anses emellertid öka antalet fall där dessa frågor kan uppkomma. Kommittén anser inte detta vara ett hinder mot att genomföra en förkortning av den absoluta preskriptionstiden. Möjligen kan det vara motiverat av hänsyn till nämnda verkningar att inte begränsa tiden alltför mycket.

Beträffande preskriptionsgränsen för bötesmålen föreslår kommittén, att den sänks från nuvarande 15 år till fem år. Kommittén har övervägt om man bör välja en ännu kortare tid, t. ex. tre år. En treårsgräns skulle dock innebära att rätten endast hade ett år till sitt förfogande för att avgöra ett bötesmål, om åtal inte väcktes förrän i slutet av den tvååriga tiden för åtalspreskription. En så kort tidsfrist som tre år skulle enligt kommittén öppna möjligheter för misstänkta att komma undan påföljd i mera invecklade bötesmål med lång utredningstid.

## 6. Remissyttrandena

### 6.1 Beivrande av trafikbrott som begåtts utomlands

Det grundläggande förslaget i denna del av promemorian, nämligen att Sverige skall tillträda europarådskonventionen om straff för vägtrafikbrott och genomföra de lagändringar som behövs för tillträde till konventionen, har tillstyrkts av praktiskt taget samtliga remissinstanser.

Förslaget att Sverige skall göra förbehåll beträffande konventionens bestämmelser om verkställighet av trafikmålsdom har tillstyrkts av de flesta remissinstanserna. Bland dessa befinner sig *RA, överåklagaren i Stockholm, länsåklagarmyndigheterna i Hallands, Värmlands och Norrbottens län, de båda hörda hovrätterna, trafiksäkerhetsverket och specialstraffrättsutredningen.*

Flera remissinstanser framhåller dock behovet av ökade möjligheter

att i hemlandet verkställa påföljd för trafikbrott. De anser det lämpligast och mest ändamålsenligt att trafikbrott bestraffas i gärningslandet samt förordar därför en ökad användning av förenklat förfarande för handläggning av mindre brottmål och hänvisar till de svenska instituten parkeringsbot, ordningsbot och strafföreläggande. En utvidgad användning av sådana förfaranden anses dock kräva att den påföljd som har förelagts kan verkställas i hemlandet. *Länsstyrelsen i Kronobergs län*, som i princip delar uppfattningen att Sverige bör göra förbehåll beträffande konventionens verkställighetsavsnitt, anser dock att det bör övervägas om Sverige inte bör tillåta verkställighet av dom på penningböter maximerade till visst belopp. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* finner att frågan om verkställighet av utländska domar i trafikmål bör lösas snarast möjligt. *Länsåklagarmyndigheten i Malmöhus län* är av samma mening och framhåller dessutom att Sverige bör reservera sig mot trafikbrottskonventionens bestämmelser om verkställighet endast under förutsättning att man tillträder konventionen om brottmålsdoms internationella rättsverkningar. Också *polismyndigheten i Helsingborg* framhåller betydelsen av att Sverige snabbt ratificerar denna senare konvention. *Rikspolisstyrelsen* och *trafikmålskommittén* finner att konventionen om brottmålsdoms internationella rättsverkningar innehåller ett alltför komplicerat system för verkställighet av trafikmålsdom. De anser inte att konventionen på ett praktiskt sätt kan lösa de särskilda problem som hänger samman med det stora antal domar som finns på trafikrättens område. Enligt deras uppfattning bör verkställighetsfrågorna övervägas på nytt. Man bör försöka lösa dessa frågor i samordning med det arbete som pågår inom bl. a. Europarådet för en harmonisering av trafikstraffrättens materiella regler.

*Polismyndigheten i Malmö* har förordat att Sverige tillträder konventionen endast i vad avser verkställighet av utomlands ådömda böter.

Förslaget i promemorian att Sverige skall göra förbehåll mot konventionens preskriptionsregler i art. 6 har inte mött några invändningar från remissinstanserna.

Förslaget i promemorian att trafikbrottslagen skall utvidgas att gälla även brott som har begåtts utomlands har i allmänhet tillstyrkts. Flera remissinstanser har dock därvid invänt att krav på dubbel straffbarhet bör införas. Redogörelsen återkommer senare till vad dessa remissinstanser anfört i det sammanhanget. Mot förslaget i övrigt har från några remissinstanser framförts vissa erinringar. Sålunda avstyrker *rikspolisstyrelsen*, *trafikmålskommittén* och *svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté* att bestämmelsen i 2 § TL görs generellt tillämplig utomlands, eftersom den får anses gälla brott som har karaktär av ren ordningsförseelse. Denna typ av förseelse hör i stället hemma bland de förseelser som räknas upp i 3 § lagförslaget. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* föreslår att 1 § lagförslaget förtydligas så att det

framgår att man vid olovlig körning skall ta hänsyn till de materiella rättsreglerna på gärningsorten.

Promemorieförslaget att straffbestämmelserna i vissa andra trafikförfattningar skall utvidgas att omfatta överträdelse av sådana föreskrifter i gärningslandet som har sin motsvarighet i Sverige har tillstyrkts av de flesta remissinstanserna bl. a. *RA, överåklagaren i Stockholm, länsåklagarmyndigheten i Hallands län, de båda hörda hovrätterna, trafiksäkerhetsverket och länsstyrelsen i Kronobergs län.*

En del remissinstanser, som i princip tillstyrker förslaget i denna del, har ifrågasatt om man inte bör utsluta rena bagatellförseelser från tillämpningen av svensk trafikstraffrätt på utomlands begångna förseelser. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det inte ekonomiskt försvarbart att flytta lagföringen av t. ex. parkeringsförseelser från ett land till ett annat. *Länsåklagaren i Norrbottens län* ger uttryck för liknande uppfattning. *Polismyndigheterna i Helsingborgs och Malmö distrikt* anser att förteckningen över trafikbrott i konventionen bör ses över och att en del förseelser bör uteslutas från konventionens tillämpningsområde i enlighet med art. 25. *Polismyndigheten i Malmö distrikt* anser dock inte att någon begränsning behöver göras i fråga om tillämpningen inom Norden.

*Rikspolisstyrelsen, trafikmålskommittén och svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté* avstyrker en generell utvidgning av det geografiska tillämpningsområdet för andra trafikförfattningar än trafikbrottslagen. *Trafikmålskommittén*, vars åsikter i stort delas av de båda andra instanserna, anser att kriminalisering inte bör ske utöver vad som behövs för tillträde till konventionen. *Kommittén* varnar för en inflation i straffbestämmelser och finner inte att det i promemorian har redovisats några skäl för den föreslagna utvidgningen. *Processekonomiska hänsyn* talar också för en viss restriktivitet. Det torde enligt *kommittén* t. ex. nästan aldrig finnas anledning att överföra handläggning av parkeringsförseelser. *Kommittén* föreslår sålunda — med instämmande av *rikspolisstyrelsen* och *svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté* — att 2 § utgår helt ur lagförslaget.

När det gäller *motsvarighetskriteriet* i 2 § lagförslaget anser *RA*, att problem kan uppstå vid avgörande av frågan om ett motsvarighetsförhållande föreligger i ett konkret fall, men finner inte att man kan befara några direkta olägenheter. *Hovrätten för Västra Sverige* anser att tolkningssvårigheter kan uppstå och förordar viss restriktivitet när det gäller tolkningen av rekvisitet "motsvarande förhållande". *Hovrätten* antar också att det kommer att bli endast få mål av det här slaget som avser brott begångna utanför Norden. Det ganska omständliga förfarandet liksom kravet på översättning och utredning om gärningslandets rättsregler på området torde enligt *hovrätten* i regel inte stå i rimligt förhållande till den påföljd som kan tänkas bli ådömd.

Överträdelse av utländsk trafikföreskrift som saknar motsvarighet i svensk trafikrätt skall enligt promemorian bestraffas med böter högst 500 kronor (3 och 4 §§ lagförslaget). Förslaget har i denna del tillstyrkts av praktiskt taget samtliga remissinstanser. *Trafikmålskommittén*, som anser att 2 § bör utgå ur lagförslaget, föreslår att de nu aktuella bestämmelserna jämte bestämmelsen om utvidgning av TL:s tillämpningsområde tas in i TL. *Trafiksäkerhetsverket* ifrågasätter om reaktionen kan begränsas till böter högst 500 kronor när det gäller förseelser som tas upp i 3 § 7 (skyldighet att följa anvisning som ges genom anslag, vägmärke eller signal). Denna punkt avser förseelser, bl. a. körning mot rött ljus och utkörning på korsande väg utan att stanna, som enligt trafiksäkerhetsverket är allvarliga från trafiksäkerhetssynpunkt.

*Specialstraffrättsutredningen* har gjort vissa mera allmänna uttalanden om den del av förslaget som gäller beivrande av trafikförseelser som i Sverige regleras i andra författningar än TL. Utredningen anser det vara ett tekniskt svårt problem att skapa ett funktionsdugligt system för beivrande av utomlands begångna trafikförseelser av den typ som behandlas i VTF utan att ge avkall på de krav som den straffrättsliga legalitetsprincipen ställer på enhetlighet i bedömningen av samma slags brott och möjlighet för den enskilde medborgaren att förutse de straffrättsliga konsekvenserna av sitt handlande. Lösningen i promemoriaförslaget är enligt utredningen fullt funktionsduglig men anses dock vara i viss mån obestämd i fråga om avgränsningen av det straffbara området för förseelser som bestraffas olika strängt. Utredningen syftar på motsvarighetskriteriet i 2 § lagförslaget. Det torde inte sällan bli svårt att avgöra om en viss överträdelse av trafikregler i utlandet skall förskylla dagsböter eller penningböter, om den beivras i Sverige. Denna svårighet att förutse påföljdens art markeras särskilt genom reservstadgandet i 3 § lagförslaget. Frågan om motsvarighetskriteriets och reservstadgandets praktiska betydelse med hänsyn till legalitetsprincipens krav skulle enligt utredningen ha varit lättare att bedöma, om man i promemorian hade försökt att jämföra brottsbeskrivningarna i VTF med bestämmelser om straff för trafikförseelser i de länder som har den största frekvensen av svenska vägtrafikanter, t. ex. Danmark, Finland, Norge och Tyskland. I avsaknad av en sådan undersökning känner utredningen en viss osäkerhet rörande konsekvenserna av den föreslagna lagstiftningen. Då det rör sig om lagöverträdelser som inte kan förskylla strängare straff än böter, finner utredningen dock olägenheterna av denna osäkerhet inte vara större än att den föreslagna lagstiftningen kan accepteras.

Specialstraffrättsutredningen tar också upp en fråga som inte berörs i promemorian, nämligen vilken betydelse som bör tillerkännas gärningsmannens okunnighet om den trafikregel som han har överträtt i gärningslandet. En utlännings okunnighet om rättsregler i ett land, där han

vistas tillfälligt, brukar ofta anses ursäktlig och fria från ansvar på grund av rättsvillfarelse. Ofta lär hänsyn till sådan okunnighet tas i gärningslandet på det sättet att en lindrig trafikförseelse av en utlänning inte rapporteras eller, om den rapporteras, att man underlåter både åtal på gärningsorten och begäran om åtal i hemlandet. Om åtal begärs i hemlandet, bör de rättstillämpande myndigheterna beakta ursäktlig rättsvillfarelse rörande de överträdde trafikreglerna genom åtalsunderlåtelse, frikännande eller påföljdseftergift. Är villfarelsen inte klart ursäktlig, kan det dock vara motiverat att ta hänsyn till den vid straffmätningen.

Förslaget att beivrande av trafikbrott som har begåtts i annat nordiskt land bör bygga på enhetlig lagstiftning och inte på konventionen har lämnats utan erinran.

Remissinstanserna har i regel godtagit förslaget att det geografiska tillämpningsområdet för TL och de trafikförfattningar som anges i 2 § lagförslaget vidgas att omfatta förseelser som begåtts utomlands utan begränsning till konventionsstater. Detsamma gäller förslaget att 3 § den föreslagna lagen skall efter överenskommelse kunna bli tillämplig också på annan utomnordisk stat än konventionsstat. *Hovrätten för Västra Sverige* har dock satt i fråga om Kungl. Maj:ts behörighet i denna del bör avse annan stat än konventionsstat.

Promemorians förslag att vidga trafikstraffrättsens geografiska tillämpningsområde utan att samtidigt begränsa det genom en regel om krav på dubbel straffbarhet har tillstyrkts av *trafiksäkerhetsverket*, *länsstyrelsen i Kronobergs län*, *överåklagaren i Stockholm*, *länsåklagarmyndigheterna i Värmlands och Norrbottens län* samt *polismyndigheten i Malmö*.

Det övervägande antalet remissinstanser har dock avstyrkt promemorieförslaget i denna del och förordat att en bestämmelse om krav på dubbel straffbarhet införs i den föreslagna lagen om straff för trafikbrott som har begåtts utom riket. *RA* anför att förslaget till ny lagstiftning innebär att svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige kan dömas till ansvar för brott mot TL, även när brottet har begåtts i land som i sin lagstiftning saknar motsvarighet till vederbörande bestämmelse i TL. Enligt *RA*:s uppfattning är det tveksamt om det finns tillräckliga skäl att utvidga TL:s tillämpningsområde så långt. En sådan utvidgning fyller inte något praktiskt behov utan skulle i stället medföra flera olägenheter. Allmänheten skulle finna det svårförståeligt att hemlandets regler om t. ex. rattonykterhet skulle gälla även i de fall då gärningslandet lämnar förfarandet straffritt. Man kan knappast påräkna stöd i allmänhetens rättsmedvetande för en sådan lagreglering. *RA* anser inte den särskilda åtalsprövningen vara ett helt tillfredsställande medel att lösa de problem som kan uppkomma genom förslaget. Som ett negativt drag betecknar *RA* också det förhållandet att svenska rättsorgan endast undantagsvis kommer att få kännedom om gärningar som är straff-

bara här i landet trots att de är straffria på gärningsorten. Tillfälligheter kommer därför att avgöra i vilka fall gärningen tas upp till prövning. De allvarligaste olägenheterna kommer enligt RÅ att uppstå när brottet har begåtts i annat nordiskt land. Promemorieförslaget att upphäva kravet på särskild åtalsprövning för brott som har begåtts i sådant land innebär att svensk åklagare i princip blir skyldig att föra talan om ansvar i sådana fall. Detta kommer att medföra problem främst beträffande trafiknykterhetsbrottet, eftersom lagstiftningen på detta område i väsentliga hänseenden är olika i de nordiska länderna. I Danmark t. ex. finns ingen fast promillegräns. De danska bestämmelserna är under omarbetning, men Danmark kan komma att stanna för en annan och högre gräns än vad Sverige har. Om man införde en regel om dubbel straffbarhet, skulle man undanröja de olägenheter som förslaget innebär i fråga om rattonykterhet. För övriga brott mot TL torde en bestämmelse om krav på dubbel straffbarhet i praktiken inte innebära någon inskränkning i lagens tillämpning i förhållande till vad resultatet skulle bli enligt förslaget i promemorian. Möjligen bör körning utan giltigt körkort tas upp bland de trafikbrott som räknas upp i 3 § lagförslaget.

I huvudsak samma synpunkter kommer till uttryck i remissvaren från *de båda hörda hovrätterna, rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Malmöhus län, polismyndigheten i Helsingborg, länsåklagarmyndigheten i Hallands län, trafikmålskommittén, specialstraffrättsutredningen, svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté och MSD. Hovrätten för Västra Sverige* understryker, att om åklagaren inte uttryckligen har begränsat sin talan till rattfylleri domstolen på grund av förslaget kan komma i det läget att man tvingas döma för rattonykterhet, begången i ett land där sådan gärning är straffri. En sådan situation uppstår, om åtal väcks för rattfylleri under påstående att den tilltalade har haft en alkoholkoncentration i blodet av minst 1,5 promille men det inte går att styrka annat än att promillehalten uppgick till minst 0,5 promille, dvs. den svenska minimigränsen för straffbarhet. Enligt hovrätten skulle domstolen kunna meddela påföljdseftergift i sådant fall, men detta anses vara en föga tilltalande nödlösning. *Rikspolisstyrelsen* och *polismyndigheten i Helsingborg* anser det angeläget att krav på dubbel straffbarhet införs — förutom vid rattonykterhetsbrottet — även vid s. k. smitning från trafikolycksplats. Den svenska lagstiftningen uppges gå betydligt längre i kriminalisering av smitning än lagstiftningen i flertalet andra europeiska länder. *MSD* hänvisar till sin erfarenhet från ärenden rörande medlemmar som vid tillfällig vistelse utomlands har gjort sig skyldiga till trafikbrott. Erfarenheten har visat att den allmänna inställningen hos svenska turister är, att man bortser från de svenska bestämmelserna utomlands och rättar sig efter de utländska.

Ett par remissinstanser har uttalat sig särskilt om beaktande av ut-

ländsk straffmättningspraxis i mål om ansvar för brott som har begåtts utomlands. *Trafikmålskommittén* ställer sig tveksam till svensk domstols möjligheter att mera allmänt beakta sådan praxis. Det torde ofta vara svårt för domstolarna att få kännedom om straffmättningspraxis i andra länder. Enligt kommittén framgår det av praxis i rattfyllerimål att svensk domstol inte tar hänsyn till straffmätningen i annat nordiskt land. Det kan enligt kommittén också vara svårt att jämföra utländsk och svensk straffmätning, därför att körkortsfrågan utomlands nästan genomgående avgörs i brottmålet medan så inte sker här i landet. Om hänsyn skall tas till utländsk straffmättningspraxis, måste det enligt kommitténs uppfattning övervägas närmare vilken utredning som skall krävas och i vilken utsträckning den skall beaktas. *MSD* framhåller däremot att svensk domstol, som ådömer straff för trafikbrott begångna utomlands, skall beakta att påföljden inte blir svårare än den skulle ha blivit, om ansvar hade ådömts i gärningslandet.

Förslaget om skyldighet att underrätta körkortsregistret, när körkortsinnhavare har dömts för vägtrafikbrott utomlands, har berörts av *länsstyrelsen i Kronobergs län*. Promemorieförslaget att underrättelseplikt skall föreligga när någon döms jämlikt 1 eller 2 § lagförslaget bör enligt länsstyrelsen vidgas att omfatta även de fall då körkortsinnhavare enligt 3 § förslaget har funnits skyldig till överträdelse av utländsk trafikföreskrift som saknar motsvarighet här i landet.

När det gäller övergångsbestämmelser till den föreslagna lagen om straff för trafikbrott som begåtts utom riket framhåller *specialstraffrättsutredningen*, att frågan huruvida den nya lagstiftningen kan tillämpas på trafikförseelser, som är förövade före lagens ikraftträdande, inte berörs i promemorian. I den mån lagen innebär en utvidgning av tillämpningsområdet för svenska straffbestämmelser, vilket gäller t. ex. 4 § 2 mom. TL samt VTF och mopedförordningen, blir enligt utredningen 5 § lagen om införande av brottsbalken (BrB) tillämplig. Detta skulle innebära att lagen inte kan tillämpas på utomlands förövade trafikförseelser som tidigare har varit fria från ansvar enligt svensk rätt.

Enligt promemorian kräver svenskt tillträde till konventionen inte någon ändring i den svenska processlagstiftningen. Ett par remissinstanser anser att åklagarens skyldigheter och befogenheter i samband med överföring av åtal uttryckligen bör regleras i lag. *Göta hovrätt* finner att antalet fall av överföring av åtal från Sverige till annat land kan beräknas öka, om den föreslagna lagstiftningen genomförs. Man bör därför i rättegångsbalken föra in bestämmelser som reglerar åklagarens befogenheter att väcka åtal i Sverige i de fall då överföring av åtal har skett eller åtal har väckts i annat land. *Hovrätten*

för *Västra Sverige* anser att rättegångshinder bör föreligga, när man från svensk sida har gjort framställning om åtal i annat land. Rättegångshinder bör enligt hovrätten föreligga även sedan dom har meddelats vid utländsk domstol. En sådan reglering kräver enligt hovrättens uppfattning uttryckligt lagstöd. *MSD* förordar en bestämmelse som utesluter möjligheten att bestraffa gärningsmannen för trafikbrott både i gärningslandet och i hemlandet.

## 6.2 Särskild åtalsprövning vid brott som begåtts utomlands

Förslaget att åtal för brott som har förövats i annat nordiskt land skall få väckas utan särskilt förordnande har tillstyrkts av praktiskt taget samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågan. *Rikspolisstyrelsen* betonar dock att förslaget tillstyrks under förutsättning att krav på dubbel straffbarhet införs för trafikbrott utomlands. *Trafikmålskommittén* ansluter sig i princip till tanken att brott begånget i annat nordiskt land skall kunna åtalas utan särskilt förordnande. Förslaget har dock enligt kommittén utformats så att man samtidigt har infört absolut åtalsplikt i dessa fall. Kommittén erinrar om att en av anledningarna till att BrB inte ställer krav på dubbel straffbarhet är att särskild åtalsprövning skall ske vid brott som har begåtts utomlands. Det finns enligt kommittén fortfarande stora olikheter i Norden i fråga om t. ex. trafiknykterhetsbrotten, vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. Kommittén föreslår därför, att det i 2 kap. BrB förs in en regel som ger åklagare rätt att underlåta åtal för brott utomlands, om särskilda skäl talar mot åtal, t. ex. att gärningen inte är straffbar utomlands. Det framhålls att samma resultat kan nås om man inför en allmän regel om relativ åtalsplikt eller uppställer generellt krav på dubbel straffbarhet. *Hovrätten för Västra Sverige*, som också tillstyrker förslaget i denna del, efterlyser en förklaring till att den föreslagna bestämmelsen om undantag från kravet på särskild åtalsprövning inte täcker brott, som har förövats på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan Sverige och någon av de nordiska staterna eller i sådan trafik över internationellt område mellan delar av en och samma nordiska stat.

Förslaget har avstyrkts av *MSD* under hänvisning till delegationens förut redovisade negativa inställning till förslaget i fråga om dubbel straffbarhet.

## 6.3 Preskription

Förslaget i promemorian att upphäva bestämmelsen i 35 kap. 5 § BrB om förlängning av preskriptionstiden vid upp-

repad grövre brottslighet har fått ett positivt mottagande av de flesta remissinstanserna.

*Föreningen Sveriges länspolischefer* är dock tveksam till förslaget och menar, att bestämmelsen visserligen inte har kommit till användning i någon större utsträckning men att det dock har förekommit fall av grov och mycket uppmärksammas brottslighet då det har varit värdefullt att kunna väcka åtal för brott som enligt allmänna regler skulle ha varit preskriberat.

*Länsåklagarmyndigheten i Hallands län* har avstyrkt förslaget i denna del med motiveringen att bestämmelsen har praktisk betydelse inte minst för mera kvalificerad brottslighet av serickaraktär som på grund av den misstänktes tillvägagångssätt inte kan avslöjas förrän efter lång tid.

Förslaget om ändrade preskriptionstider för ådömt fängelsestraff har tillstyrkts av praktiskt taget samtliga remissinstanser. *Kriminalvårdsstyrelsen*, som tillstyrker förslaget, bifogar statistik över antalet ärenden som har inkommit till styrelsens verkställighetssektion under åren 1960—1970 och som har preskriberats före straffverkställighet. Av de statistiska uppgifterna framgår, att det ådömda fängelsestraffet preskriberades i 7 ärenden 1965, i 17 ärenden 1966, i 15 ärenden 1967, i 11 ärenden 1968, i 7 ärenden 1969 och i 8 ärenden 1970. De preskriberade straffen varierar mellan 10 dagar (förvandlingsstraff för böter) och 5 månader. *Kriminalvårdsstyrelsen* anser att reglerna om preskription av ådömt straff inte har någon större praktisk betydelse. Efter tillkomsten av nordiska verkställighetslagen har antalet sådana preskriptioner minskat. I de få fall som förekommer numera är det till stor del fråga om korta straff, ådömda icke nordiska medborgare som efter lagföring har undandragit sig verkställighet genom att lämna landet.

Endast *länsåklagarmyndigheten i Malmöhus län* har avstyrkt förslaget under hänvisning till den väntade lagstiftningen om skattebrotten och menar, att ett icke ringa antal falskdeklaranter kommer att ådömas straff inom de latituder som berörs av ändringsförslaget.

Ett par remissinstanser har tagit upp frågan om enhetlig nordisk lagstiftning rörande preskriptionsavbrott. *Länsåklagarmyndigheten i Malmöhus län* anser, att det nuvarande systemet med preskriptionsavbrott genom häktning eller delgivning av åtal leder till resultat som är stötande för det allmänna rättsmedvetandet genom att de misstänkta med nuvarande ordning i inte ringa omfattning kan undandra sig lagföring. Åklagarmyndigheten förordar, att preskription skall avbrytas redan under förundersökningen genom att den misstänkte delges misstanken om brott. Man bör därför i Sverige snarast tillskapa regler om preskriptionsavbrott, som överensstämmer med reglerna i Danmark, Island och Norge. *Trafikmålskommittén* beklagar att nordiska

straffrättskommittén inte har kunnat enas i fråga om reglerna om preskriptionsavbrott. Kommittén anser det vara ett starkt intresse för det internationella samarbetet inom straffrätten att uppnå åtminstone nordisk enhetlighet i denna fråga och föreslår därför att nordiska straffrättskommittén får förnyat uppdrag i detta avseende.

Tidsfristen för enskilt åtal har berörts av *trafikmålskommittén*. Även i denna fråga föreslås att nordiska straffrättskommittén skall få förnyat uppdrag att lägga fram förslag till enhetliga regler.

Trafikmålskommitténs förslag att sänka den absoluta preskriptionstiden från nuvarande 15 till fem år för brott varå endast kan följa böter lämnas genomgående utan erinran av de remissinstanser som har yttrat sig i denna del.

Några remissorgan förordar längre gående ändringar. *Rikspolisstyrelsen* erinrar om att trafikmålskommittén även har diskuterat att bestämma den absoluta preskriptionstiden i förevarande fall till tre år men inte velat gå så långt. Styrelsen anser, att de skäl som har anförts mot en treårig preskriptionstid inte kan anses vägande. Det torde bara vara i undantagsfall som dom i ett bötesmål inte kan meddelas inom ett år efter det att stämning har delgetts den misstänkte. Samhällsintresset av att lagföring sker efter en längre tid än tre år torde vid brott av detta slag även vara ganska ringa. Olägenheterna för åklagare och domstolar av att mål skall balanseras och bevakas under en följd av år måste bedömas som mera vägande än de av kommittén anförda skälen mot en treårsgräns. Rikspolisstyrelsen föreslår därför, att den absoluta preskriptionstiden i bötesmål begränsas till tre år. Styrelsen sätter också i fråga, om inte skäl föreligger att sänka den absoluta preskriptionstiden beträffande övriga brott som omfattas av preskriptionstiden 15 år till 10 år. Även *domareföreningen* förordar, att den absoluta preskriptionstiden vid bötesmål sänks till tre år. Föreningen anser vidare, att också övriga absoluta preskriptionstider bör ses över.

Ett förslag av annan innebörd förs fram av *överåklagaren i Göteborg*. Denne ifrågasätter, om inte de nuvarande bestämmelserna i ämnet bör ersättas av ett annat system, där en ny preskriptionstid av samma längd som har angetts för brott av olika slag i 35 kap. 1 § BrB börjar räknas från den dag då delgivning har skett av stämningen i målet. Löper denna tid till ända utan att rättegången har kunnat påbörjas, skall preskription inträda. Om reglerna utformas på detta sätt, skulle de bli mer differentierade och medge, att äldre akter hos domstolarna kunde arkiveras och att hos åklagarna arkivalier i många fall till och med kunde förstöras.

I sitt yttrande över departementspromemorian föreslår *Föreningen Sveriges statsåklagare*, att det utöver de båda nuvarande absoluta preskriptionstiderna införs en tidsgräns som är väsentligt kortare än 15 år.

## 7. Departementschefen

### 7.1 Allmänna överväganden

#### 7.1.1 Tillträde till konventionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Förslaget i departementspromemorian att konventionen inte skall

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *7.1.2 Särskild lagstiftning om trafikbrott som begåtts utomlands*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jag förelslår i enlighet med det anförda, att bestämmelserna om straff för överträdelse av trafikförelskrift i de i det föregående nämnda förelfattningarna — jämte nyss angivna straffbestämmelse i trafikförelsäkringslagen — i princip görel tillämpliga även i fråga om gärning som har begåtts utomlands utan att det sker någon begrünsning till gärningar i konventionsstat. En bestämmelse i ämnet bör såsom har förelslagits i promemorian tas upp i 2 § i den nya lagen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *7.1.3 Övriga lagstiftningsfrågor med anledning av trafikbrottskonventionen*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 7.1.4 Särskild utalsprövning vid brott som begåtts utomlands

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

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

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

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

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

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

I promemorieförslaget har undantagsregeln angetts omfatta brott

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

#### 7.1.5 Preskription

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sedan kommittén avlämnade sitt förslag, har riksdagen bifallit ett

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 7.1.6 *Ikraftträdande*

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

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

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

### 7.1.7 Lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands och förslag till lag om ändring i brottsbalken. Förslagen torde få fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.<sup>1</sup>

Rörande det närmare innehållet i förslaget till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands vill jag ytterligare anföra följande.

## 7.2 Specialmotivering

### Lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

#### 1 §

Paragrafen innehåller en föreskrift om att samtliga bestämmelser i TL skall gälla även i fråga om gärning som har begåtts utom riket. Paragrafen motsvarar 1 § promemoriaförslaget.

Bestämmelsen innebär en kodificering av praxis i fråga om brotten värdslöshet i trafik (1 § TL), rattfylleri (4 § 1 mom. TL) och smitning från trafikolycksplats (5 § TL). I fråga om 2 och 3 §§ TL finns inte några prejudicerande avgöranden i detta hänseende. Eftersom HD i ett rättsfall från år 1967 har ansett bestämmelsen i 4 § 2 mom. TL om rattonykterhet inte vara tillämplig på gärning som begås utomlands, innebär förevarande bestämmelse en ändring av gällande rätt, såvitt avser svensk lags tillämplighet i fråga om utomlands begånget rattonykterhetsbrott. Bestämmelsen i denna paragraf modifieras emellertid av den regel om dubbel straffbarhet som har intagits i 5 § departementsförslaget.

De vägtrafikbrott som anges i punkterna 1—3 i bilaga I till trafikbrottskonventionen motsvaras närmast av bestämmelserna i 1, 4 och 5 §§ TL. I punkt 7 i konventionsbilagan upptas brottet körning utan giltigt körkort, och denna punkt motsvarar alltså bestämmelsen om olovlig körning i 3 § TL. Brottet hör till de förseelser för vilka konventionen föreskriver att det materiella innehållet i gärningsstatens trafikregler skall beaktas. Som jag har framhållit i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.1.2) innehåller 3 § TL, som genom lagförslaget görs tillämplig på gärning som begås utomlands, en hänvisning till de regler som

<sup>1</sup> Bilagan har uteslutits här. Den är likalydande med den bilaga som är fogad vid propositionen.

anger vilka fordon som är körkortspliktiga och till reglerna om behörighet att framföra sådant fordon. När det gäller körning utomlands får 3 § TL anses innefatta hänvisning till de regler av detta slag som gäller enligt lagen på gärningsorten. Det innebär att körning utomlands blir straffbar som olovlig körning enligt 3 § TL endast om gärningsmannen har åsidosatt de krav på tillståndsbevis, motsvarande svenskt körkort, som gäller på gärningsorten för det slag av fordon som har framförts vid tillfället. Körningen blir således straffbar, även om den skulle ha varit straffri om den hade ägt rum i Sverige, t. ex. på grund av att fordonet inte var körkortspliktigt enligt VTF eller att föraren innehade svenskt körkort men detta inte utgjorde giltigt tillståndsbevis i gärningslandet. Omvänt blir en körning utomlands som sker i överensstämmelse med gärningslandets regler om tillståndsbevis och tillståndspliktiga fordon straffri i Sverige även om gärningen skulle ha utgjort olovlig körning enligt 3 § TL, om den ägt rum i Sverige. Genom att i 5 § departementsförslaget uppställts krav på att utomlands begången gärning skall vara straffbar i gärningslandet för att kunna beivras i Sverige uppkommer inte något behov att i förevarande paragraf uttryckligen reglera nyss berörda förhållanden.

Vid tillämpningen av förevarande paragraf skall givetvis domsrättsreglerna i 2 kap. BrB beaktas.

## 2 §

Paragrafen, som motsvarar 2 § promemoriaförslaget, innehåller regler om tillämpning av straffbestämmelser i vissa andra svenska trafikförfattningar än TL vid överträdelse av sådan utländsk trafikföreskrift som motsvarar föreskrift i svensk trafikförfattning.

De trafikförfattningar vilkas straffbestämmelser på detta sätt görs tillämpliga utomlands är 1) trafikförsäkringslagen, såvitt avser förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring, 2) VTF och med stöd av denna av Kungl. Maj:t eller myndighet meddelade föreskrifter samt 3) mopedförordningen.

Av de trafikförseelser som tas upp i förteckningen i bilaga I till konventionen motsvaras förseelsen i punkt 4 av sådan förseelse mot 24 § trafikförsäkringslagen som avser brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring. Trafikbrotten i punkterna 5 och 6 i förteckningen motsvaras av olika trafiköverträdelser som i Sverige straffbeläggs i VTF eller föreskrifter som meddelats med stöd av VTF eller i mopedförordningen.

Beträffande de nu berörda trafikförseelserna gäller enligt art. 2.2 i konventionen att hemvistlandets myndigheter skall bedöma frågan om straffbarhet med utgångspunkt från det objektiva innehållet i den lagregel i gärningslandet mot vilken trafikanten har brutit. I andra frågor som rör straffansvar för dessa förseelser skall hemvistlandets domstolar

däremot enligt huvudregeln i art. 2 tillämpa sin egen lagstiftning. Dessa principer skall givetvis tillämpas även i fråga om förseelser begångna i annan främmande stat än konventionsstat.

Förevarande paragraf innebär, att om någon har överträtt en utländsk trafikföreskrift som har sin motsvarighet i en föreskrift i någon av de angivna svenska författningarna, han skall straffas enligt den straffbestämmelse som är tillämplig vid överträdelse av den svenska föreskriften. Vid prövning av t. ex. ett mål om fortkörning i Danmark bör alltså svensk domstol i domskälen åberopa den danska hastighetsbestämmelsen men med stöd av förevarande paragraf straffa gärningsmannen för överträdelsen med tillämpning av den svenska straffbestämmelse som hänför sig till motsvarande svenska trafikregel.

Det är tillräckligt för att paragrafen skall kunna tillämpas, att den utländska trafikregel som har överträtts har sin motsvarighet i en svensk trafikförfattning. Det krävs alltså inte full identitet mellan den svenska och den utländska regeln. Som exempel på föreskrifter som kan sägas motsvara varandra utan att vara identiska kan nämnas föreskrifter om fordons plats på vägen och förkörsrätt vid höger- resp. vänstertrafik samt åtskilliga hastighets- och parkeringsbestämmelser.

Enligt departementspromemorian bör motsvarighetskriteriet inte ges en alltför snäv tolkning. En remissinstans förordar emellertid en restriktiv tolkning under hänvisning till de tolkningssvårigheter som kan uppstå. Enligt min uppfattning kommer vissa sådana svårigheter under alla förhållanden att uppkomma. Man torde emellertid ha större utsikter att uppnå enhetlighet i bedömningen av samma slags förseelser, om man inte tolkar motsvarighetskriteriet alltför snävt. En utländsk regel om allmän hastighetsbegränsning t. ex. får anses motsvara våra regler om generell hastighetsbegränsning, även om den högsta tillåtna hastigheten är en helt annan än den som gäller här i landet.

Även beträffande förevarande paragraf gäller att den kan tillämpas endast om svensk domstol är behörig enligt 2 kap. BrB.

### 3 §

Förevarande paragraf innehåller en bestämmelse om straff för den som, utan att kunna ådömas ansvar enligt straffbestämmelse som avses i 1 eller 2 §, överträder dansk, finsk, isländsk eller norsk trafikföreskrift. Paragrafen motsvarar 3 § promemoriaförslaget.

Genom förevarande paragraf straffbeläggs överträdelser av föreskrifter i de ämnen som anges i punkterna 4—6 i bilaga I till konventionen. Paragrafen avser sålunda inte sådan trafiköverträdelse som anges i punkten 7 i konventionsbilagan, nämligen olovlig körning. Sådan förseelse kan i den omfattning konventionen kräver straffas i Sverige med stöd av 1 § departementsförslaget.

Bestämmelsen är subsidiär i förhållande till bestämmelserna i 1 och

2 §§. Att paragrafen uttryckligen har gjorts subsidiär också i förhållande till 1 § sammanhänger med att en förseelse mot VTF ibland innefattar sådan ovarsamhet eller sådant hindrande eller störande av trafik som har straffbelagts i TL. I sådant fall uppkommer inte fråga om tillämpning av straffbestämmelserna i VTF utan gärningen bestraffas uteslutande med tillämpning av TL.

Straffbestämmelsen i denna paragraf avser endast överträdelse av trafikföreskrift i annat nordiskt land. Enligt vad som har förutsatts vid nordiska departementsöverläggningar skall Danmark, Finland och Norge i sin trafiklagstiftning införa bestämmelser av motsvarande art. Det skall alltså vara möjligt att i sådan stat beivra överträdelse här i landet av svensk trafikregel avseende sådan gärning som anges i någon av punkterna 1—14 i förevarande paragraf, även när den andra staten saknar en motsvarighet till den svenska trafikregeln. Sådan lagstiftning har antagits men ännu inte satts i kraft i Danmark. I Norge kan en motsvarande reglering införas genom administrativa föreskrifter. Det är f. n. ovisst vid vilken tidpunkt Finland kan genomföra lagstiftning rörande utomlands begångna trafikbrott. För Islands del är det inte möjligt att ange om och i så fall när sådan lagstiftning kommer att införas. Det finns dock inte något hinder mot att förevarande paragraf även gäller i förhållande till Finland och Island.

Också denna paragraf förutsätter för sin tillämpning att svensk domstol är behörig enligt 2 kap. BrB.

I 4 § ges regler om tillämpningen av förevarande paragraf i fråga om gärning som begås i utomnordisk stat.

#### 4 §

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att, i den mån det påkallas för uppfyllande av Sveriges förpliktelser enligt avtal med annan främmande stat än Danmark, Finland, Island eller Norge, förordna att 3 § skall äga tillämpning i fråga om förseelse som har begåtts i den staten. Paragrafen motsvarar 4 § promemorieförslaget.

Med stöd av denna bestämmelse kan Kungl. Maj:t förordna om tillämpning av 3 § i förhållande till sådan utomnordisk stat som har tillträtt eller framdeles tillträder nämnda konvention. Bestämmelsen kan också tänkas komma till användning för den händelse Sverige framdeles ingår bilateralt avtal om lagförelse för trafikbrott med främmande stat som inte har tillträtt den europeiska konventionen.

#### 5 §

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i promemorieförslaget, innehåller en regel om dubbel straffbarhet.

I fråga om de överväganden som ligger till grund för denna bestämmelse hänvisar jag till vad jag har anfört i den allmänna motiveringen

(avsnitt 7.1.2). Av paragrafens lydelse följer att gärningen skall vara straffbar enligt den lag som gällde när gärningen begicks. Det är endast det materiella innehållet i den främmande statens strafflagstiftning som åsyftas. I fråga om åtalspreskription tillämpas däremot svensk lag. Den omständigheten att ansvar för trafiköverträdelsen på grund av preskription enligt gärningsortens lag inte skulle kunna ådömas i gärningslandet utesluter sålunda inte att ansvar ådöms här i fall då preskription ännu inte har inträtt enligt svensk lag.

#### *Övergångsbestämmelser*

Som jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.1.6) bör den nya lagen träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar. Några övergångsbestämmelser behövs inte. Som specialstraffrättsutredningen framhåller i sitt remissyttrande blir reglerna i 5 § lagen om införande av brottsbalken tillämpliga i den mån den föreslagna lagen innebär en förändring av tillämpningsområdet för svenska straffbestämmelser.

### **8. Hemställan**

Jag hemställer att lagrådets yttrande över förslagen till

- 1) *lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,*
  - 2) *lag om ändring i brottsbalken*
- inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Kungl. Höghet Regenten.

Ur protokollet:  
*Britta Gyllensten*

*Bilaga 1.*

**European Convention on the punishment  
of road traffic offences**

**Convention européenne pour la répression  
des infractions routières**

**Preamble**

**Préambule**

The member States of the Council of Europe, signatory hereto,

Les Etats membres du Conseil de l'Europe, signataires de la présente Convention,

Considering the increase in road traffic between European States and the dangers consequent upon the violation of rules designed to protect road users;

Considérant l'accroissement de la circulation des véhicules entre les Etats européens et le danger que constitue la violation des règles qui assurent la sécurité des usagers de la route;

Considering that the aim of the Council of Europe is the achievement of greater unity between its Members;

Considérant que le but du Conseil de l'Europe est de réaliser une union plus étroite entre ses Membres;

Convinced of the necessity of their mutual co-operation in ensuring more effective punishment of road traffic offences committed in their territories,

Convaincus de la nécessité de leur coopération afin de rendre plus efficace la répression des infractions routières commises sur leurs territoires,

Have agreed as follows:

Sont convenus de ce qui suit :

**SECTION I**

**TITRE I**

**Fundamental principles**

**Principes fondamentaux**

*Article 1*

*Article 1<sup>er</sup>*

1. When a person ordinarily resident in the territory of one Contracting Party has committed a road traffic offence in the territory of another Contracting Party, the State of the offence may, or if its municipal law requires, must, request the State of residence to take proceedings if it has not instituted them itself, or if, having done so, it deems it impossible to carry them through to a final decision or to enforce the penalty in full.

1. Lorsqu'une personne qui séjourne habituellement sur le territoire d'une Partie Contractante aura commis une infraction routière sur le territoire d'une autre Partie Contractante, l'Etat d'infraction pourra, ou, si sa loi interne le lui impose, devra demander à l'Etat de résidence d'exercer la poursuite s'il ne l'engage pas lui-même ou si, l'ayant engagée, il estime impossible de la conduire jusqu'à décision définitive ou exécution intégrale de la sanction.

(Översättning)

**Europeisk konvention om straff för vägtrafikbrott**

**Inledning**

Signatärstaterna, medlemmar av Europarådet,

vilka beaktar den ökade vägtrafiken mellan de europeiska länderna och de faror som är förenade med överträdelse av regler till skydd för vägtrafikanterna;

vilka beaktar att syftet med Europarådet är att åstadkomma en fastare enhet mellan dess medlemmar;

vilka är övertygade om att samarbete dem emellan är nödvändigt för att möjliggöra ett effektivare beivrande av vägtrafikbrott som begås inom deras områden;

har överenskommit om följande:

**DEL I**

**Grundläggande principer**

*Artikel 1*

1. När person med hemvist inom fördragsslutande stats område har begått vägtrafikbrott inom annan fördragsslutande stats område, kan eller, om dess interna lag så kräver, skall gärningsstaten göra framställning om lagföring i hemviststaten, om den ej själv har inlett sådant förfarande eller om den, sedan så har skett, anser det omöjligt att fullfölja förfarandet till slutligt avgörande eller att verkställa straffet i dess helhet.

2. When a judgment or administrative decision has become enforceable in the State of the offence after the offender has been given an opportunity to present his defence, that State may request the State of residence to enforce such judgment or decision.

3. The State of residence shall take action on the request for proceedings or enforcement as herein-after provided. However, enforcement of judgments rendered by default shall not be compulsory.

*Article 2*

1. The road traffic offence in respect of which proceedings or enforcement are requested in accordance with Article 1 must be punishable under the laws of both the State of the offence and the State of residence.

2. For the purposes of prosecution or enforcement of sentence the law of the State of residence shall be applicable, it being understood that the only traffic rules to be referred to shall be those in force at the place of the offence.

**SECTION II**

**Proceedings in the State of residence**

*Article 3*

The authorities of the State of residence shall be competent to prosecute, at the request of the State of the offence, for a road traffic offence committed in the territory of that State.

*Article 4*

The competent authorities of the State of residence shall examine any request for proceedings addressed to them under Articles 1 and 2 and shall decide, in accordance with their own laws, what action to take thereon.

2. Lorsqu'un jugement ou une décision administrative devenus exécutoires après que l'auteur de l'infraction aura été en mesure de présenter sa défense seront intervenus dans l'Etat d'infraction, cet Etat pourra demander à l'Etat de résidence de procéder à l'exécution de ce jugement ou de cette décision.

3. L'Etat de résidence donnera suite à la demande de poursuite ou d'exécution dans les conditions fixées ci-après. Toutefois, l'exécution des décisions prises par défaut sera facultative.

*Article 2*

1. L'infraction routière qui motivera la demande de poursuite ou d'exécution prévue à l'article 1<sup>er</sup> devra être réprimée à la fois par la loi de l'Etat d'infraction et par celle de l'Etat de résidence.

2. Aux fins de poursuite ou d'exécution, le droit de l'Etat de résidence sera applicable, étant entendu que les seules règles de circulation prises en considération seront celles en vigueur au lieu de l'infraction.

**TITRE II**

**Poursuite dans l'Etat de résidence**

*Article 3*

Les autorités de l'Etat de résidence auront compétence pour poursuivre, sur la demande de l'Etat d'infraction, les infractions routières commises sur le territoire de cet Etat.

*Article 4*

Les autorités compétentes de l'Etat de résidence examineront la demande de poursuite qui leur aura été adressée en application des articles 1<sup>er</sup> et 2. Elles détermineront, conformément à leur propre législation, la suite à donner à la demande.

2. När dom eller administrativt beslut har blivit verkställbar i gärningsstaten, sedan gärningsmannen har haft tillfälle att framlägga sitt försvar, kan denna stat anmoda hemviststaten att verkställa domen eller beslutet.

3. Hemviststaten skall behandla framställningen om lagföring eller verkställighet i enlighet med vad som stadgas i det följande. Verkställighet av dom kan dock vägras, om domen har meddelats i den tilltalades uteliv.

#### *Artikel 2*

1. Vägtrafikbrott som föranleder framställning om lagföring eller verkställighet i enlighet med artikel 1 skall vara straffbart enligt både gärningsstatens och hemviststatens lag.

2. I fråga om lagföring och straffverkställighet tillämpas lagen i hemviststaten. Emellertid får endast de trafikregler beaktas som gäller på den ort där gärningen har begåtts.

### **DEL II**

#### **Lagföring i hemviststaten**

#### *Artikel 3*

Hemviststatens myndigheter är behöriga att på framställning från gärningsstaten vidtaga åtgärder för lagföring på grund av vägtrafikbrott som har begåtts inom gärningsstatens område.

#### *Artikel 4*

Behörig myndighet i hemviststaten skall granska framställning om lagföring, som gjorts enligt artiklarna 1 och 2, och besluta i enlighet med sin egen lag vilka åtgärder framställningen skall föranleda.

*Article 5*

1. When the State of offence has addressed a request for proceedings under Article 1, it may no longer proceed or enforce a decision against the offender.

2. It may resume proceedings or enforcement:

(a) whenever the State of residence has notified the State of the offence that it has not taken action on the request;

(b) whenever, on grounds which have arisen subsequently, it has notified the State of residence of the withdrawal of its request before the opening of the hearing in a court of first instance or before the delivery of an administrative decision in the State of residence.

*Article 6*

1. The request for proceedings shall mention the date on which the competent authority made application.

In the State of the offence, the limitation of the time for prosecution shall be suspended as from that date. Such time limitation shall begin to run again to its full extent from the date of the notification in accordance with paragraphs 2 (a) and (b) of Article 5 that no action has been taken or that the request has been withdrawn and, in any case, within six months of the request for proceedings.

2. In the State of residence, the time limitation for prosecution shall only begin to run from the date of receipt of the request for proceedings.

When, in that State, a complaint from the victim is required for the institution of proceedings, the time-limit within which such complaint shall be lodged will begin to run from the date of receipt of the request for proceedings.

*Article 5*

1. Lorsque l'Etat d'infraction aura adressé la demande de poursuite prévue à l'article 1<sup>er</sup>, il ne pourra plus poursuivre l'auteur de l'infraction ni exécuter une décision prononcée contre ce dernier.

2. Il pourra reprendre la poursuite ou l'exécution :

(a) lorsque l'Etat de résidence aura fait connaître à l'Etat d'infraction qu'il ne donne pas suite utile à la demande ;

(b) lorsque, pour des motifs venus à sa connaissance postérieurement à la demande, il aura notifié à l'Etat de résidence le retrait de sa demande avant l'ouverture des débats judiciaires de première instance ou avant le prononcé d'une décision administrative dans l'Etat de résidence.

*Article 6*

1. La demande de poursuite mentionnera la date à laquelle cette procédure aura été demandée par l'autorité compétente.

Dans l'Etat d'infraction, la prescription de l'action sera interrompue à cette date. Le délai de cette prescription recommencera à courir dans sa totalité à compter de la notification d'absence de suite ou de retrait de la demande prévue au paragraphe 2, alinéas (a) et (b), de l'article 5, et au plus tard six mois après la demande de poursuite.

2. Dans l'Etat de résidence, le délai de la prescription de l'action ne courra qu'à compter de la réception de la demande de poursuite.

Lorsque, dans cet Etat, une plainte de la victime est nécessaire à l'exercice de la poursuite, le délai dans lequel cette plainte doit être présentée ne commencera à courir qu'à la date de la réception de la demande de poursuite.

### Artikel 5

1. När gärningsstaten har gjort framställning om lagföring enligt artikel 1, får den ej längre vidtaga åtgärder för lagföring eller verkställighet mot gärningsmannen.

2. Gärningsstaten kan återupptaga lagföring eller verkställighet:

(a) när hemviststaten har meddelat gärningsstaten att den ej har vidtagit någon åtgärd i anledning av framställningen;

(b) när gärningsstaten på grund av omständigheter som framkommit senare har meddelat hemviststaten att framställningen återkallas och detta sker innan förhandling i målet inleds vid domstol i första instans i hemviststaten eller innan administrativt beslut meddelas där.

### Artikel 6

1. Framställning om lagföring skall innehålla uppgift om den dag när vederbörande myndighet gjorde framställningen.

I gärningsstaten avbryts tiden för åtalspreskription från denna dag. Preskriptionstiden börjar åter löpa i full utsträckning från den dag då meddelande lämnas enligt artikel 5 andra punkten (a) och (b) att åtgärd ej har vidtagits eller att framställningen har återkallats, dock senast sex månader efter framställningen om lagföring.

2. I hemviststaten börjar tiden för åtalspreskription ej löpa förrän från den dag då framställningen om lagföring mottages.

Om angivelse från målsäganden fordras för att åtal skall kunna väckas i hemviststaten, räknas den lidsfrist inom vilken sådan angivelse skall göras från den dag då framställningen om lagföring mottages.

*Article 7*

Documents drawn up by the judicial and administrative authorities of the State of the offence shall have the same legal force in the State of residence as if they had been drawn up by the authorities of that State, and *vice versa*.

*Article 7*

Les documents établis par les autorités judiciaires et administratives de l'Etat d'infraction auront dans l'Etat de résidence la même valeur juridique que s'ils avaient été établis par les autorités de cet Etat et réciproquement.

SECTION III

TITRE III

**Enforcement in the State of residence**

**Exécution dans l'Etat de résidence**

*Article 8*

The authorities of the State of residence shall be competent, when requested by the State of the offence, to enforce the decisions referred to in Article 1 (2) of this Convention. Decisions shall be enforced in accordance with the law of the State of residence subject to confirmation of the authenticity of the request and of its conformity with this Convention. The State of residence shall be competent to grant the offender conditional release. The right of pardon may be exercised by either the State of residence or the State of the offence.

*Article 8*

Les autorités de l'Etat de résidence auront compétence pour exécuter, sur la demande de l'Etat d'infraction, les décisions prévues au paragraphe 2 de l'article 1<sup>er</sup> de la présente Convention. L'exécution des décisions aura lieu selon la loi de l'Etat de résidence, après vérification de l'authenticité de la demande et de sa conformité aux conditions fixées par la présente Convention. L'Etat de résidence sera compétent en matière de libération conditionnelle. Le droit de grâce pourra être exercé aussi bien par l'Etat de résidence que par l'Etat d'infraction.

*Article 9*

1. Enforcement in the State of residence shall not take place:

(a) if the offender has been subject of a final decision in that State in respect of the same offence;

(b) if the time limit for the penalty has expired according to the law of either the State of the offence or the State of residence;

(c) if the offender has benefited under an amnesty or a pardon in either the State of residence or the State of the offence.

2. The State of residence may refuse enforcement:

(a) if the competent authorities in that State have decided not to take proceedings, or to drop proceedings

*Article 9*

1. L'exécution dans l'Etat de résidence n'aura pas lieu :

(a) si l'auteur de l'infraction y fait l'objet d'une décision définitive pour les mêmes faits ;

(b) si la prescription de la sanction est acquise d'après la loi de l'Etat d'infraction ou d'après celle de l'Etat de résidence;

(c) si l'auteur de l'infraction bénéficie d'une amnistie ou d'une mesure de grâce dans l'Etat de résidence ou dans l'Etat d'infraction.

2. L'Etat de résidence pourra refuser l'exécution :

(a) si les autorités compétentes de cet Etat ont décidé de ne pas engager de poursuites ou de mettre fin aux

*Artikel 7*

Handlingar som upprättas av judiciella och administrativa myndigheter i gärningsstaten har samma rättsliga verkan i hemviststaten som om de hade upprättats av dess myndigheter och vice versa.

## DEL III

**Verkställighet i hemviststaten***Artikel 8*

Hemviststatens myndigheter är behöriga att på framställning från gärningsstaten verkställa avgöranden som avses i artikel 1 andra punkten i denna konvention. Avgörandena verkställs enligt hemviststatens lag, sedan framställningens äkthet och överensstämmelse med denna konvention har konstaterats. Hemviststaten är behörig att meddela den dömde villkorlig frigivning. Nåd kan beviljas av antingen hemviststaten eller gärningsstaten.

*Artikel 9*

1. Verkställighet i hemviststaten skall ej äga rum:

(a) om gärningsmannen har varit föremål för slutgilligt avgörande i denna stat med anledning av samma gärning;

(b) om påföljden är preskriberad enligt lagen i gärningsstaten eller hemviststaten;

(c) om gärningsmannen har fått amnesti eller nåd i hemviststaten eller gärningsstaten.

2. Hemviststaten kan vägra verkställighet:

(a) om vederbörande myndighet i denna stat beträffande samma gärning har beslutat att lagföring ej

already begun, in respect of the same act;

(b) if the act for which sentence has been pronounced is also the subject of proceedings in that State;

(c) to the extent that that State deems it likely that enforcement would do violence to the fundamentals of its legal system or would be incompatible with the principles governing the application of its own penal law, in particular if, on account of his age, the offender could not have been sentenced in that State.

*Article 10*

When a request is made under Article 1 (2) for the enforcement of some penalty other than a fine, the State of residence shall, if necessary, substitute for the penalty imposed in the State of the offence the penalty prescribed by the law of the State of residence for a like offence.

Such penalty shall, as far as possible, correspond in nature to that imposed by the decision of which enforcement is requested. It may not exceed the maximum penalty provided for by the legislation of the State of residence nor may it be longer or more severe than that imposed by the State of the offence. In determining the penalty, the competent authorities of the State of residence may also take into consideration the methods whereby the penalty is customarily enforced in that State.

*Article 11*

When a request is made for the enforcement of a fine, the State of residence shall collect payment in accordance with the conditions prescribed by its law up to the maximum sum fixed by such law in respect of a like offence or, failing such a maximum, up to the amount of the fine

poursuites qu'elles ont exercées pour les mêmes faits;

(b) si les faits qui motivent la condamnation font l'objet de poursuites dans cet Etat;

(c) dans la mesure où cet Etat estime cette exécution de nature à porter atteinte aux principes fondamentaux de son ordre juridique ou incompatible avec les principes qui président à l'application de son droit pénal, notamment si, en raison de son âge, l'auteur de l'infraction n'eût pas pu être condamné dans cet Etat.

*Article 10*

Lorsque la demande prévue au paragraphe 2 de l'article 1<sup>er</sup> aura pour objet l'exécution d'une sanction autre que l'amende, l'Etat de résidence substituera, s'il y a lieu, à la sanction infligée dans l'Etat d'infraction, la sanction prévue par la loi de l'Etat de résidence pour une infraction analogue.

Cette sanction correspondra autant que possible, quant à sa nature, à celle infligée par la décision à exécuter. Elle ne pourra ni excéder le maximum prévu par la loi de l'Etat de résidence, ni aggraver par sa nature ou par sa durée la sanction prononcée dans l'Etat d'infraction. En fixant la sanction les autorités compétentes de l'Etat de résidence pourront prendre également en considération les modalités d'exécution de la sanction habituellement appliquée dans cet Etat.

*Article 11*

Lorsque la demande d'exécution aura pour objet le paiement d'une amende, l'Etat de résidence procédera au recouvrement dans les conditions prévues par sa loi à concurrence du maximum fixé par cette loi pour une infraction analogue, ou, à défaut de maximum légal, à concu-

skall ske eller att redan påbörjade åtgärder för lagföring skall avbrytas;

(b) om den gärning avgörandet avser är föremål för rättslig prövning i denna stat;

(c) i den mån denna stat anser att verkställighet skulle strida mot grunderna för dess rättsordning eller vara oförenlig med dess egna straffrättsliga grundsatser, t. ex. om gärningsmannen på grund av sin ålder ej kunde ha blivit dömd i denna stat.

#### *Artikel 10*

När framställning enligt artikel 1 andra punkten avser verkställighet av annan påföljd än böter, skall hemviststaten, om det finns skäl därtill, ersätta den påföljd som utdömts i gärningsstaten med påföljd som hemviststatens lag föreskriver för motsvarande brott.

Denna påföljd skall till sin art så nära som möjligt motsvara påföljd som är ådömd genom det avgörande som skall verkställas. Maximistrafet enligt lagstiftningen i hemviststaten får ej överskridas. Ej heller får påföljden göras längre eller till sin natur strängare än den som har ådömts i gärningsstaten. Vid bestämmande av påföljden kan myndighet i hemviststaten även taga hänsyn till det sätt på vilket påföljden vanligtvis verkställs i denna stat.

#### *Artikel 11*

Göres framställning om verkställighet av bötesstraff, skall hemviststaten utkräva betalning för böterna enligt föreskrifterna i den statens lag. Det uttagna beloppet får dock icke överstiga det högsta belopp som enligt denna lag kan utdömas för motsvarande brott eller, om sådant

customarily imposed in the State of residence in respect of a like offence.

*Article 12*

In case of non-payment of the fine, the State of residence shall, if requested by the State of the offence, apply such compulsory or substitute measures as are prescribed by its own laws.

The State of residence shall not apply a compulsory or substitute measure involving imprisonment prescribed by a sentence in the State of the offence unless expressly requested to do so by that State.

*Article 13*

The State of the offence may no longer enforce any decision against the offender unless a refusal or an inability to enforce has been notified to it by the State of residence.

**SECTIONS IV**

**General provisions**

*Article 14*

1. Requests under Article 1 of this Convention shall be made in writing.

2. A request for proceedings shall be accompanied by the original or authentic copy of all statements, diagrams, photographs and other documents relating to the offence and by a copy of the legal provisions applicable to the case in the State of the offence. Copies of the offender's record of convictions, statutory provisions relating to the time limitation, writs suspending the time limitation, together with supporting facts, shall also be appended.

3. A request for enforcement shall be accompanied by the original or an

rence du montant de la sanction habituellement prononcée dans l'Etat de résidence pour une telle infraction.

*Article 12*

En cas de non paiement de l'amende, l'Etat de résidence appliquera, sur la demande de l'Etat d'infraction, les mesures de contrainte ou de remplacement prévues par sa propre législation.

L'Etat de résidence ne pourra exécuter une mesure de contrainte ou de remplacement prévue par une décision rendue dans l'Etat d'infraction et comportant une privation de liberté que si l'Etat d'infraction le demande spécialement.

*Article 13*

L'Etat d'infraction ne pourra plus procéder à aucune des mesures d'exécution demandées, à moins qu'un refus ou une impossibilité d'exécution lui ait été notifié par l'Etat de résidence.

**TITRE IV**

**Dispositions générales**

*Article 14*

1. Les requêtes prévues à l'article 1<sup>er</sup> de la présente Convention seront formulées par écrit.

2. La demande de poursuite sera accompagnée de l'original ou d'une copie authentique de tous procès-verbaux, croquis, photographies et autres documents se rapportant à l'infraction, ainsi que d'une copie des dispositions légales applicables en l'espèce dans l'Etat d'infraction. Les copies du casier judiciaire, des dispositions légales relatives à la prescription, des actes qui l'ont interrompue ainsi que l'indication des faits interruptifs seront également jointes.

3. La demande d'exécution sera accompagnée de l'original ou d'une

belopp ej finns föreskrivet, det högsta bötesbelopp som vanligen utdömes i hemviststaten för sådant brott.

#### *Artikel 12*

Betalas ej böterna, skall hemviststaten på framställning av gärningsstaten vidtaga sådana tvångsåtgärder eller alternativa åtgärder som föreskrives i dess egen lagstiftning.

Hemviststaten får ej verkställa tvångsåtgärd eller alternativ åtgärd som har föreskrivits genom avgörande i gärningsstaten och som innebär frihetsberövande annat än på uttrycklig begäran från denna stat.

#### *Artikel 13*

Gärningsstaten får ej längre verkställa avgörandet, om icke hemviststaten meddelar att den vägrar eller ej kan fullgöra verkställigheten.

### DEL IV

#### Allmänna bestämmelser

#### *Artikel 14*

1. Framställning enligt artikel 1 i denna konvention skall göras skriftligen.

2. Vid framställning om lagföring skall fogas samtliga förhörsprotokoll, skisser, fotografier och andra handlingar angående brottet i original eller bestyrkt avskrift samt avskrift av de lagbestämmelser som är tillämpliga på fallet i gärningsstaten. Avskrift av den misstänktes brottsregister och av tillämpliga lagbestämmelser om preskription samt uppgift om åtgärder, varigenom preskription har avbrutits och om de sakförhållanden som ligger till grund härför, skall också bifogas.

3. Vid framställning om verkställighet skall fogas avgörandet i original

authentic copy of the decision, which shall be certified enforceable in the manner prescribed by the law of the State of the offence. When the decision of which enforcement is requested supersedes another decision without reproducing the statement of the facts, an authentic copy of the decision containing such statement shall be appended.

#### *Article 15*

1. Requests shall be sent by the Ministry of Justice of the State of the offence to the Ministry of Justice of the State of residence and the reply shall be sent through the same channels.

2. Any communications necessary under the terms of this Convention shall be exchanged either through the channels referred to in paragraph 1 of this Article, or directly between the authorities of the Contracting Parties.

3. In case of emergency, the communications referred to in paragraph 2 of this Article may be made through the International Criminal Police Organisation (Interpol).

4. Any Contracting Party may, by declaration addressed to the Secretary-General of the Council of Europe, give notice of its intention to adopt new rules in regard to the communications referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### *Article 16*

If the State of residence considers that the information supplied by the State of the offence is inadequate to enable it to apply this Convention, it shall ask for the additional information required. It may fix a time-limit for the receipt of such information.

copie authentique de la décision dont le caractère exécutoire sera certifié dans les formes prescrites par la loi de l'Etat d'infraction. Lorsque la décision à exécuter en remplace une autre sans reproduire l'exposé des faits, une copie authentique de la décision contenant cet exposé sera jointe.

#### *Article 15*

1. La demande sera adressée par le Ministère de la Justice de l'Etat d'infraction au Ministère de la Justice de l'Etat de résidence. La réponse sera transmise par la même voie.

2. Les communications nécessaires à l'application de la présente Convention seront échangées, soit par la voie indiquée au paragraphe 1 du présent article, soit directement entre les autorités des Parties Contractantes.

3. En cas d'urgence, les communications visées au paragraphe 2 du présent article pourront être transmises par l'intermédiaire de l'Organisation Internationale de Police Criminelle (Interpol).

4. Toute Partie Contractante pourra, par déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, faire connaître qu'elle entend déroger aux règles de transmission énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

#### *Article 16*

Si l'Etat de résidence estime que les renseignements fournis par l'Etat d'infraction sont insuffisants pour lui permettre d'appliquer la présente Convention, il demandera le complément d'informations nécessaire. Il pourra fixer un délai pour l'obtention de ces informations.

eller bestyrkt avskrift. Att avgörandet kan verkställas skall styrkas på sätt som föreskrives i gärningsstatens lag. Om del avgörande, som skall verkställas, ersätter annat avgörande utan att återge omständigheterna i målet, skall bestyrkt avskrift bifogas av det avgörande som innehåller redogörelse för dessa omständigheter.

#### *Artikel 15*

1. Framställning skall översändas av justitiedepartementet i gärningsstaten till justitiedepartementet i hemviststaten och svar skall sändas genom samma departement.

2. Meddelande som fordras för tillämpningen av denna konvention skall utväxlas antingen på det sätt som angivits i första punkten i denna artikel eller direkt mellan vederbörande myndigheter i de fördragslutande staterna.

3. I brådskande fall kan meddelande som avses i andra punkten i denna artikel sändas genom den internationella kriminalpolisorganisationen (Interpol).

4. Fördragslutande stat kan genom förklaring ställd till Europarådets generalsekreterare anmäla att den avser att göra avvikelser från de regler om utväxling av meddelanden som anges i första och andra punkterna i denna artikel.

#### *Artikel 16*

Om hemviststaten finner att de upplysningar som har lämnats av gärningsstaten ej är tillräckliga för att konventionen skall kunna tillämpas, skall den begära de kompletterande upplysningar som fordras. Den kan därvid fastställa en tidsfrist för mottagande av sådana upplysningar.

*Article 17*

The Contracting Parties shall extend the legal assistance they afford one another in criminal matters to measures necessary for the execution of this Convention, including the transmission of writs drawn up by the administrative authorities and service of orders to pay, the latter measure not being deemed an enforcement measure.

*Article 18*

The State of residence shall inform the State of the offence without delay of the action taken on a request for proceedings or enforcement and shall, in either case, send to the latter State a document certifying that the penalty has been enforced and also in the case of proceedings, an authentic copy of the final decision.

*Article 19*

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, no translation of requests, or of the supporting documents, or of any other documents relating to the application of this Convention, shall be required.

2. Any Contracting Party may, when signing or depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, by a declaration addressed to the Secretary-General of the Council of Europe, reserve the right to require that requests and supporting documents should be accompanied by a translation into its own language or into one of the official languages of the Council of Europe or into such one of those languages as it shall indicate. The other Contracting Parties may claim reciprocity.

3. This Article shall be without

*Article 17*

Les Parties Contractantes étendront l'entraide judiciaire qu'elles accordent en matière pénale aux mesures nécessaires à l'exécution de la présente Convention, notamment à la transmission des actes établis par l'autorité administrative et aux notifications d'un commandement de payer, cette dernière mesure n'étant pas considérée comme une mesure d'exécution.

*Article 18*

L'Etat de résidence informera sans retard l'Etat d'infraction de la suite donnée à la demande de poursuite ou d'exécution. Il lui adressera, dans les deux cas, un document certifiant l'exécution de la sanction et, en outre, dans le cas de poursuite, une copie authentique de la décision définitive.

*Article 19*

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, la traduction des demandes de poursuite et d'exécution et celle des pièces annexes, ainsi que celle de tous autres documents relatifs à l'application de la présente Convention, ne sera pas exigée.

2. Toute Partie Contractante pourra, au moment de la signature ou du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, par déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, se réserver la faculté d'exiger que les demandes et pièces annexes lui soient adressées accompagnées, soit d'une traduction dans sa propre langue, soit d'une traduction dans l'une quelconque des langues officielles du Conseil de l'Europe ou dans celle de ces langues qu'elle indiquera. Les autres Parties Contractantes pourront se prévaloir du défaut de réciprocité.

3. Le présent article ne porte pas

*Artikel 17*

De fördragsslutande staterna skall utsträcka den rättshjälp de lämnar varandra i brottmål till att omfatta åtgärder som är nödvändiga för denna konventions tillämpning, däribland förmedling av handlingar, upprättade av administrativ myndighet, och delgivning av bötesföreläggande. Sistnämnda åtgärd skall ej anses som verkställighetsåtgärd.

*Artikel 18*

Hemviststaten skall utan dröjsmål underrätta gärningsstaten om de åtgärder som har vidtagits i anledning av framställning om lagföring eller verkställighet. I båda fallen skall till denna stat sändas handling, som styrker att påföljden har verkställts, och i de fall som avser lagföring även bestyrkt avskrift av det slulliga avgörandet.

*Artikel 19*

1. Översättning av framställningar och därvid fogade handlingar eller av andra handlingar som rör tillämpningen av denna konvention får ej krävas i annat fall än som anges i andra punkten i denna artikel.

2. Fördragsslutande stat kan vid undertecknande av denna konvention eller vid deponering av ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument genom förklaring till Europarådets generalsekreterare förbehålla sig rätt att kräva, att framställningar och därvid fogade handlingar skall åtföljas av översättning antingen till dess eget språk eller till något av Europarådets officiella språk eller till det av dessa språk som den anger. Annan fördragsslutande stat kan kräva ömsesidig tillämpning av förklaringen.

3. Denna artikel inkräftar icke på

prejudice to any provision concerning translation of requests and supporting documents that may be contained in agreements or arrangements now in force or that may be concluded between two or more Contracting Parties.

*Article 20*

Evidence and documents transmitted in application of this Convention need not be authenticated.

*Article 21*

The proceeds of fines levied as a result of requests for proceedings or enforcement shall become the property of the State of residence which may use them as it deems fit.

*Article 22*

The State of residence shall have power to collect, at the request of the State of the offence, the costs of prosecution and trial incurred in that State.

Should it collect such costs, it shall be obliged to refund to the State of the offence experts' fees only.

*Article 23*

The costs of proceedings and enforcement incurred in the State of residence shall not be refunded.

**SECTION V**

**Final provisions**

*Article 24*

In this Convention:

(a) "Road traffic offence" means any offence listed in the "Common Schedule of Road Traffic Offences" annexed to this Convention;

(b) "State of the offence" means the State, Party to the present Con-

atteinte aux dispositions relatives à la traduction des demandes et pièces annexes, contenues dans les accords ou arrangements en vigueur ou à intervenir entre deux ou plusieurs Parties Contractantes.

*Article 20*

Les pièces et documents transmis en application de la présente Convention seront dispensés de toutes les formalités de législation.

*Article 21*

Le produit des amendes perçues à la suite des demandes de poursuite ou d'exécution sera acquis à l'Etat de résidence qui en disposera à son gré.

*Article 22*

L'Etat de résidence aura compétence pour percevoir, sur la demande de l'Etat d'infraction, les frais de poursuite et de jugement exposés dans cet Etat.

S'il procède à cette perception, il ne sera tenu de rembourser à l'Etat d'infraction que les honoraires d'experts qu'il a perçus.

*Article 23*

Les frais de poursuite et d'exécution exposés dans l'Etat de résidence ne seront pas remboursés.

**TITRE V**

**Dispositions finales**

*Article 24*

Au sens de la présente Convention :

(a) L'expression « infraction routière » désigne toute infraction prévue dans la liste intitulée « Fonds commun d'infractions routières », annexée à la présente Convention;

(b) L'expression « Etat d'infraction » désigne l'Etat partie à la pré-

bestämmelser om översättning av framställningar och därvid fogade handlingar som kan finnas i avtal eller överenskommelser som är i kraft eller kan komma att ingås mellan två eller flera av de fördragslutande staterna.

#### *Artikel 20*

Bevismaterial och handlingar som översänds enligt denna konvention behöver icke legaliseras.

#### *Artikel 21*

Böter som har uttagits på framställning om lagföring eller verkställighet tillfaller hemviststaten som förfogar över medlen på sätt den finner lämpligt.

#### *Artikel 22*

Hemviststaten äger på begäran av gärningsstaten uttaga ersättning för de rättegångskostnader som har uppkommit i sistnämnda stat.

Av den ersättning som sålunda uttages är hemviststaten skyldig att gottgöra gärningsstaten endast för arvoden till sakkunniga.

#### *Artikel 23*

Kostnader för lagföring och verkställighet, som har uppkommit i hemviststaten, skall icke ersättas.

### DEL V

#### **Slutbestämmelser**

#### *Artikel 24*

I denna konvention förstås med

(a) "vägtrafikbrott" varje brott som upplages i "Gemensam förteckning över vägtrafikbrott", vilken är fogad som bilaga I till denna konvention;

(b) "gärningsstaten" den fördragslutande stat inom vars område ett

vention, in whose territory a road traffic offence has been committed;

(c) "State of residence" means the State, Party to the present Convention, in which the person who has committed a road traffic offence is ordinarily resident;

(d) "Road traffic rules" means any rules covering items 4 to 7 of Annex I to this Convention, entitled "Common Schedule of Road Traffic Offences";

(e) "Judgment" refers to decisions rendered by a judicial authority, including "*ordonnances pénales*" and "*amendes de composition*";

(f) "Administrative decision" refers to decision rendered in some States by administrative authorities empowered to impose the penalties prescribed by law for certain classes of road traffic offences.

#### Article 25

1. Annex I to this Convention, entitled "Common Schedule of Road Traffic Offences" shall be an integral part thereof.

2. Any Contracting Party may, at any time, by written declaration to the Secretary-General of the Council of Europe, indicate road traffic offences not listed in Annex I to which it wishes to apply this Convention, or those listed in Annex I which it wishes to exclude from such application, in its relations with the other Contracting Parties.

3. When a Contracting Party has added an offence or offences to the list contained in Annex I to this Convention, the other Contracting Parties shall, if appropriate, notify the Secretary-General of the Council of Europe of their agreement. Such additions may be invoked *vis-à-vis*

sente Convention, sur le territoire duquel une infraction routière a été commise;

(c) L'expression « Etat de résidence » désigne l'Etat partie à la présente Convention où séjourne habituellement l'auteur d'une infraction routière;

(d) L'expression « règles de circulation » désigne toute réglementation couvrant l'un quelconque des objets des chiffres 4 à 7 de l'annexe I à la présente Convention intitulée « Fonds commun d'infractions routières »;

(e) L'expression « jugement » s'applique aux décisions rendues par les autorités judiciaires, en y comprenant les ordonnances pénales et les amendes de composition;

(f) L'expression « décision administrative » s'applique aux décisions rendues dans certains Etats par des autorités administratives habilitées à prononcer les sanctions prévues par la loi pour la répression de catégories d'infractions routières.

#### Article 25

1. L'annexe I à la présente Convention intitulée « Fonds commun d'infractions routières » est partie intégrante de cette Convention.

2. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, par notification adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, faire connaître les infractions en matière de circulation routière non visées à l'annexe I, qu'Elle désire soumettre à l'application de la présente Convention, ou celles visées à l'annexe I qu'Elle désire exclure de cette application dans ses rapports avec les autres Parties Contractantes.

3. Dans le cas d'adjonction par une Partie Contractante de nouvelles infractions à la liste contenue dans l'annexe I à la présente Convention, les autres Parties Contractantes notifieront, s'il y a lieu, leur acceptation au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe. L'adjonction leur sera

vägtrafikbrott har begåtts;

(c) "hemviststaten" den fördragslutande stat i vilken den person som har begått ett vägtrafikbrott har sitt hemvist;

(d) "trafikregler" alla bestämmelser som reglerar något av de ämnen som anges i punkterna 4—7 i den till konventionen fogade "Gemensam förteckning över vägtrafikbrott";

(e) "dom" av judiciell myndighet meddelat avgörande, härunder inbegripet "ordonnances pénales" och "amendes de composition";

(f) "administrativt beslut" beslut som i vissa stater meddelas av administrativ myndighet vilken är behörig att ålägga i lag föreskrivna påföljder för vissa typer av vägtrafikbrott.

#### Artikel 25

1. Bilaga I till denna konvention, betecknad "Gemensam förteckning över vägtrafikbrott" utgör en integrerande del av konventionen.

2. Fördragsslutande stat kan när som helst genom skriftlig förklaring till Europarådets generalsekreterare tillkännage att den i förhållande till övriga fördragsslutande stater önskar att konventionen skall tillämpas på vägtrafikbrott, som ej är upptagna i bilaga I, eller att vissa vägtrafikbrott, som är upptagna i denna bilaga, skall uteslutas från konventionens tillämpning.

3. När fördragsslutande stat fogat ett eller flera brott till förteckningen i bilaga I, skall övriga fördragsslutande stater, om de godkänner tillägget, underrätta Europarådets generalsekreterare härom. Tillägget kan åberopas i förhållande till sådan stat tre månader efter det att underrät-

them, three months after such notification.

4. When a Contracting Party has removed an offence or offences from the list contained in Annex I to this Convention, the declaration referred to in paragraph 2 of this Article shall take effect, if it is made at the time of the signature of the Convention or of the deposit of the instrument of ratification, acceptance or accession, at the time of entry into force of the Convention; if it is made later, three months after its receipt by the Secretary-General of the Council of Europe. Any Contracting Party may claim reciprocity.

5. Any Contracting Party may state that under its domestic law the declaration provided for in paragraphs 2 and 3 must be submitted for approval to its legislative organs. In this event any addition to the list in Annex I shall not come into effect with regard to the said Party until the latter has informed the Secretary-General of the Council of Europe that such approval has been obtained.

*Article 26*

The present Convention does not limit competence given to the State of residence by its municipal law in regard to prosecutions and/or enforcement.

*Article 27*

1. If two or more Contracting Parties establish their relations on the basis of uniform legislation or of special arrangements for reciprocity, they shall have the option of regulating their mutual relations in the matter solely on the basis of such systems, notwithstanding the provisions of the present Convention.

2. Contracting Parties who, in ac-

opposable trois mois après cette notification.

4. Dans le cas de retrait par une Partie Contractante d'infractions figurant dans la liste contenue dans l'annexe I à la présente Convention, la notification prévue au paragraphe 2 du présent article prendra effet, si elle est faite lors de la signature de la Convention ou du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, au moment de l'entrée en vigueur de la Convention; si elle est faite ultérieurement, trois mois à compter de sa réception par le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe. Toute Partie Contractante pourra se prévaloir du défaut de réciprocité.

5. Une Partie Contractante pourra déclarer que sa législation interne l'oblige à soumettre la notification prévue aux paragraphes 2 et 3 à l'approbation de ses organes législatifs. Dans ce cas, l'adjonction à la liste prévue à l'annexe I ne prendra effet, en ce qui concerne cette Partie, que lorsqu'Elle aura informé le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe de l'obtention de cette approbation.

*Article 26*

La présente Convention ne limite pas la compétence de l'Etat de résidence en matière de poursuite ou d'exécution que lui confère sa législation interne.

*Article 27*

1. Si deux ou plusieurs Parties Contractantes établissent leurs relations sur la base d'une législation uniforme ou d'un régime particulier de réciprocité, Elles auront la faculté de régler leurs rapports mutuels en la matière en se fondant exclusivement sur ces systèmes, nonobstant les dispositions de la présente Convention.

2. Les Parties Contractantes qui

telsen om godkännande lämnades.

4. Har fördragsslutande stat uteslutit ett eller flera brott från förteckningen i bilaga I, gäller förklaring enligt andra punkten i denna artikel, om den avges vid konventionens undertecknande eller vid deponering av ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument, från den dag då konventionen träder i kraft och, om den avges senare, från utgången av tre månader efter det att den har mottagits av Europarådets generalsekreterare. Varje fördragsslutande stat kan kräva ömsesidig tillämpning av förklaringen.

5. Fördragsslutande stat kan tillkännage att enligt dess interna lagstiftning förklaring enligt andra punkten och underrättelse enligt tredje punkten måste underställas dess lagstiftande organ för godkännande. I så fall skall tillägg till förteckningen i bilaga I ej gälla med avseende på denna stat förrän den har underrättat Europarådets generalsekreterare om att sådant godkännande har erhållits.

#### *Artikel 26*

Konventionen inskränker ej den behörighet i fråga om lagföring och verkställighet som tillkommer hemviststaten enligt dess interna lagstiftning.

#### *Artikel 27*

1. Om två eller flera fördragsslutande stater vanligen reglerar sina inbördes förhållande på grundval av enhetlig lagstiftning eller genom särskilda ömsesidiga avtal, har de rätt att, utan hinder av bestämmelserna i denna konvention, reglera sina inbördes förbindelser även på detta område uteslutande på sådant sätt.

2. Fördragsslutande stater, som

cordance with the provisions of the present Article, exclude from their mutual relations the application of the present Convention, shall send a notification to the Secretary-General of the Council of Europe to this effect.

#### *Article 28*

The European Committee on Crime Problems of the Council of Europe shall be kept informed regarding the application of this Convention and shall do whatever is needful to facilitate a friendly settlement of any difficulty which may arise out of its execution.

#### *Article 29*

1. This Convention shall be open to signature by the member States of the Council of Europe. It shall be subject to ratification or acceptance. Instruments of ratification or acceptance shall be deposited with the Secretary-General of the Council of Europe.

2. The Convention shall enter into force three months after the date of the deposit of the third instrument of ratification or acceptance.

3. In respect of a signatory State ratifying or accepting subsequently, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of its instrument of ratification or acceptance.

#### *Article 30*

1. After the entry into force of this Convention, the Committee of Ministers of the Council of Europe may invite any non-member State to accede thereto.

2. Such accession shall be effected by depositing with the Secretary-General of the Council of Europe an instrument of accession which shall take effect three months after the date of its deposit.

viendraient à exclure de leurs rapports mutuels l'application de la présente Convention, conformément aux dispositions du présent article, adresseront à cet effet une notification au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

#### *Article 28*

Le Comité Européen pour les Problèmes Criminels du Conseil de l'Europe suivra l'exécution de la présente Convention et facilitera autant que de besoin le règlement amiable de toute difficulté à laquelle l'exécution de la Convention donnerait lieu.

#### *Article 29*

1. La présente Convention est ouverte à la signature des Etats membres du Conseil de l'Europe. Elle sera ratifiée ou acceptée. Les instruments de ratification ou d'acceptation seront déposés près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

2. La Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du troisième instrument de ratification ou d'acceptation.

3. Elle entrera en vigueur à l'égard de tout Etat signataire qui la ratifiera ou l'acceptera ultérieurement, trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification ou d'acceptation.

#### *Article 30*

1. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe pourra inviter tout Etat non membre du Conseil à adhérer à la présente Convention.

2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt, près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, d'un instrument d'adhésion qui prendra effet trois mois après la date de son dépôt.

enligt bestämmelserna i denna artikel utesluter sina inbördes förbindelser från denna konvention, skall underrätta Europarådets generalsekreterare härom.

#### *Artikel 28*

Europarådets kommitté för brottslighetsfrågor skall hållas underrättad om tillämpningen av denna konvention och skall göra vad som behövs för att underlätta en vänskaplig lösning av varje svårighet, som kan uppstå vid tillämpningen.

#### *Artikel 29*

1. Denna konvention är öppen för underlecknande av Europarådets medlemsstater. Den skall ratificeras eller godkännas. Instrument rörande ratifikation eller godkännande skall deponeras hos Europarådets generalsekreterare.

2. Konventionen träder i kraft tre månader efter den dag då det tredje ratifikations- eller godkännandeinstrumentet deponerades.

3. I förhållande till signatärstat, som därefter ratificerar eller godkänner konventionen, träder den i kraft tre månader efter den dag då dess ratifikations- eller godkännandeinstrument deponerades.

#### *Artikel 30*

1. Sedan denna konvention trätt i kraft, kan Europarådets ministerkommitté inbjuda stat, som ej är medlem av rådet, att ansluta sig till konventionen.

2. Anslutning sker genom att anslutningsinstrument deponeras hos Europarådets generalsekreterare och träder i kraft tre månader efter dagen för deponeringen.

*Article 31*

1. Any Contracting Party may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, specify the territory or territories to which this Convention shall apply.

2. Any Contracting Party may, when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession or at any later date, by declaration addressed to the Secretary-General of the Council of Europe, extend this Convention to any other territory or territories specified in the declaration and for whose international relations it is responsible or on whose behalf it is authorised to give undertakings.

3. Any declaration made in pursuance of the preceding paragraph may, in respect of any territory mentioned in such declaration, be withdrawn according to the procedure laid down in Article 33 of this Convention.

*Article 32*

1. Any Contracting Party may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, declare that it avails itself of one or more of the reservations provided for in Annex II to this Convention.

2. Any Contracting Party may wholly or partly withdraw a reservation it has made in accordance with the foregoing paragraph by means of a declaration addressed to the Secretary-General of the Council of Europe, which shall become effective as from the date of its receipt.

3. A Contracting Party which has made a reservation in respect of any provision of this Convention may not claim the application of that provision by any other Party; it may, however, if its reservation is partial or conditional, claim the application

*Article 31*

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature ou au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, désigner le ou les territoires auxquels s'appliquera la présente Convention.

2. Toute Partie Contractante peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, ou à tout autre moment par la suite, étendre l'application de la présente Convention, par déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, à tout autre territoire désigné dans la déclaration et dont Elle assure les relations internationales ou pour lequel Elle est habilitée à stipuler.

3. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe précédent pourra être retirée, en ce qui concerne tout territoire désigné dans cette déclaration, aux conditions prévues par l'article 33 de la présente Convention.

*Article 32*

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature ou au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, déclarer faire usage de l'une ou plusieurs réserves figurant à l'annexe II à la présente Convention.

2. Toute Partie Contractante peut retirer en tout ou en partie une réserve formulée par Elle en vertu du paragraphe précédent, au moyen d'une déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et qui prendra effet à la date de sa réception.

3. La Partie Contractante qui a formulé une réserve au sujet d'une disposition de la présente Convention ne peut prétendre à l'application de cette disposition par une autre Partie; toutefois, Elle peut, si la réserve est partielle ou conditionnelle,

*Artikel 31*

1. Fördragsslutande stat kan vid undertecknandet eller vid deponeringen av instrument rörande ratifikation, godkännande eller anslutning närmare ange det eller de områden beträffande vilka konventionen skall tillämpas.

2. Fördragsslutande stat kan vid deponeringen av instrument rörande ratifikation, godkännande eller anslutning eller vid vilken som helst senare tidpunkt genom förklaring till Europarådets generalsekreterare utsträcka konventionens tillämpning till annat område som anges i förklaringen och för vars internationella förbindelser staten svarar eller för vilket den äger sluta avtal.

3. Förklaring som avgivits enligt föregående punkt kan beträffande varje i förklaringen angivet område återtagas i den ordning som föreskrives i artikel 33 i denna konvention.

*Artikel 32*

1. Fördragsslutande stat kan vid undertecknandet eller vid deponeringen av instrument rörande ratifikation, godkännande eller anslutning förklara att den begagnar sig av en eller flera av de möjligheter till förbehåll som anges i bilaga II till konventionen.

2. Fördragsslutande stat kan helt eller delvis återtaga ett förbehåll som gjorts enligt föregående punkt genom meddelande till Europarådets generalsekreterare vilket träder i kraft från den dag det har mottagits.

3. Fördragsslutande stat, som gjort förbehåll i fråga om någon bestämmelse i konventionen, kan ej kräva av annan fördragsslutande stat att denna bestämmelse skall tillämpas. Staten kan dock, om förbehållet är partiellt eller villkorligt, kräva att

of that provision in so far as it has itself accepted it.

4. Any Contracting Party may, on signing the present Convention or on depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, notify the Secretary-General of the Council of Europe that it considers ratification, acceptance or accession as entailing an obligation, in international law, to introduce into municipal law measures to implement the said Convention.

#### *Article 33*

1. This Convention shall remain in force indefinitely.

2. Any Contracting Party may, in so far as it is concerned, denounce this Convention by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Council of Europe.

3. Such denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

#### *Article 34*

The Secretary-General of the Council of Europe shall notify the member States of the Council and any State which has acceded to this Convention, of:

- (a) any signature;
- (b) any deposit of an instrument of ratification, acceptance or accession;
- (c) any date of entry into force of this Convention in accordance with Article 29 thereof;
- (d) any notification or declaration received in pursuance of the provisions of paragraph 4 of Article 15, of paragraph 2 of Article 19, of paragraphs 2, 3, 4 and 5 of Article 25, of paragraph 2 of Article 27 and of

prétendre à l'application de cette disposition dans la mesure où Elle l'a acceptée.

4. Toute Partie Contractante pourra, au moment de la signature de la présente Convention ou du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, par notification adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, faire connaître qu'Elle considère la ratification, l'acceptation ou l'adhésion comme entraînant l'obligation, conformément au droit international, de prendre dans l'ordre interne les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de la présente Convention.

#### *Article 33*

1. La présente Convention demeurera en vigueur sans limitation de durée.

2. Toute Partie Contractante pourra, en ce qui la concerne, dénoncer la présente Convention en adressant une notification au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

3. La dénonciation prendra effet six mois après la date de la réception de la notification par le Secrétaire Général.

#### *Article 34*

Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe notifiera aux Etats membres du Conseil et à tout Etat ayant adhéré à la présente Convention :

- (a) toute signature;
- (b) le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion;
- (c) toute date d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à son article 29;
- (d) toute déclaration et notification reçues en application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 15, du paragraphe 2 de l'article 19, des paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25, du paragraphe 2 de l'article

bestämmelsen tillämpas i den mån den själv har godkänt densamma.

4. Fördragsslutande stat kan vid undertecknandet, eller vid deponeringen av instrument rörande ratifikation, godkännande eller anslutning underrätta Europarådets generalsekreterare att den anser ratifikation, godkännande eller anslutning medföra folkrättslig förpliktelse att vidtaga erforderliga interna lagstiftningsåtgärder för konventionens tillämpning.

### *Artikel 33*

1. Denna konvention skall förbli i kraft under obegränsad tid.

2. Fördragsslutande stat kan för sitt vidkommande uppsäga konventionen genom underrättelse till Europarådets generalsekreterare.

3. Uppsägningen träder i kraft sex månader efter den dag då generalsekreteraren moltog underrättelsen.

### *Artikel 34*

Europarådets generalsekreterare skall underrätta rådets medlemsstater och varje stat, som har anslutit sig till denna konvention, om

(a) undertecknande;

(b) deponering av ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument;

(c) dagar för konventionens ikraftträdande enligt artikel 29;

(d) förklaring eller underrättelse enligt artikel 15 fjärde punkten, artikel 19 andra punkten, artikel 25 andra, tredje, fjärde eller femte punkten, artikel 27 andra punkten eller artikel 32 fjärde punkten;

paragraph 4 of Article 32;

(e) any declaration received in pursuance of the provisions of paragraphs 2 and 3 of Article 31;

(f) any reservation made in pursuance of the provisions of paragraph 1 of Article 32;

(g) the withdrawal of any reservation carried out in pursuance of the provisions of paragraph 2 of Article 32;

(h) any notification received in pursuance of the provisions of Article 33, and the date on which denunciation takes effect.

#### Article 35

This Convention and the notifications and declarations authorised thereunder shall apply only to road traffic offences committed after the Convention comes into effect for the Contracting Parties involved.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Convention.

Done at Strasbourg this 30th day of November 1964 in English and French, both texts being equally authoritative, in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Council of Europe. The Secretary-General of the Council of Europe shall transmit certified copies to each of the signatory and acceding States.

27 et du paragraphe 4 de l'article 32;

(e) toute déclaration reçue en application des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 31;

(f) toute réserve formulée en application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 32;

(g) le retrait de toute réserve effectuée en application des dispositions du paragraphe 2 de l'article 32;

(h) toute notification reçue en application des dispositions de l'article 33 et la date à laquelle la dénonciation prendra effet.

#### Article 35

La présente Convention et les déclarations et notifications qu'elle autorise ne s'appliqueront qu'aux infractions routières commises postérieurement à son entrée en vigueur entre les Parties Contractantes intéressées.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Strasbourg, le 30 novembre 1964 en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives du Conseil de l'Europe. Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe en communiquera copie certifiée conforme à chacun des Etats signataires et adhérents.

(e) förklaring enligt artikel 31 andra eller tredje punkten;

(f) förbehåll enligt artikel 32 första punkten;

(g) återtagande av förbehåll enligt artikel 32 andra punkten;

(h) underrättelse enligt artikel 33 och dagen, då uppsägningen träder i kraft.

### *Artikel 35*

Denna konvention samt förklaringar och underrättelser enligt konventionen skall tillämpas endast på vägtrafikbrott som begås sedan konventionen har trätt i kraft mellan vederbörande stater.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, underskrivit denna konvention.

Som skedde i Strasbourg den 30 november 1964 på engelska och franska, vilka båda texter äger lika vitsord, i ett exemplar, som skall förvaras i Europarådets arkiv. Europarådets generalsekreterare skall överända bestyrkt avskrift därav till varje stat som undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

## ANNEX I

## ANNEXE I

**Common schedule of road traffic offences**

1. Manslaughter or accidental injury on the roads.

2. "Hit and run" driving, *i.e.*, the wilful failure to carry out the obligations placed on drivers of vehicles after being involved in a road accident.

3. Driving a vehicle while:

(a) intoxicated or under the influence of alcohol;

(b) under the influence of drugs or other products having similar effects;

(c) unfit because of excessive fatigue.

4. Driving a motor-vehicle not covered by third-party insurance against damage caused by the use of the vehicle.

5. Failure to comply with a direction given by a policeman in relation to road traffic.

6. Non-compliance with the rules relating to:

(a) speed of vehicles;

(b) position and direction of vehicles in motion, meeting of oncoming traffic, overtaking, changes of direction and proceeding over level crossings;

(c) right of way;

(d) traffic priority of certain vehicles such as fire-engines, ambulances and police vehicles;

(e) signs, signals and road markings, in particular "stop" signs;

(f) parking and halting of vehicles;

**Fonds commun d'infractions routières**

1. Homicide involontaire ou blessures involontaires causées dans le domaine de la circulation routière.

2. « Délit de fuite », c'est-à-dire violation des obligations incombant aux conducteurs de véhicules à la suite d'un accident de la circulation.

3. Conduite d'un véhicule par une personne :

(a) en état d'ivresse ou sous l'influence de l'alcool;

(b) sous l'influence de stupéfiants ou de produits ayant des effets analogues;

(c) inapte par suite d'une fatigue excessive.

4. Conduite d'un véhicule à moteur non couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers du fait de l'emploi de ce véhicule.

5. Refus d'obtempérer aux injonctions d'un agent de l'autorité concernant la circulation routière.

6. Inobservation des règles concernant :

(a) la vitesse des véhicules;

(b) la place des véhicules en mouvement et le sens de leur marche, le croisement, le dépassement, le changement de direction et le franchissement des passages à niveaux;

(c) la priorité de passage;

(d) le privilège de circulation de certains véhicules tels que les véhicules de lutte contre l'incendie, les ambulances, les véhicules de police;

(e) l'inobservation des signaux et des marques sur le sol, notamment du signal « Stop »;

(f) le stationnement et l'arrêt des véhicules;

## BILAGA I

**Gemensam förteckning över vägtrafikbrott**

1. Vållande till annans död eller till kroppsskada i samband med vägtrafik.

2. "Smitning", dvs. avsiktlig underlåtenhet av fordonsförare att fullgöra de skyldigheter som åvilar honom efter en trafikolycka.

3. Framförande av fordon

(a) i berusat tillstånd eller under alkoholpåverkan;

(b) under påverkan av narkotika eller andra ämnen med liknande verkningar;

(c) i tillstånd av svår trötthet.

4. Framförande av motorfordon för vilket ej finnes ansvarighetsförsäkring för skada som kan uppkomma vid brukande av fordonet.

5. Underlåtenhet att följa polisens anvisningar rörande vägtrafiken.

6. Överträdelse av bestämmelser om

(a) fordons hastighet;

(b) fordons plats på vägen under färd, fordons färdriktning, möte med eller omkörning av annat fordon, ändring av färdriktning eller passerande av järnvägs korsning;

(c) förkörsrätt;

(d) rätt till fri väg för vissa fordon såsom brandbilar, ambulanser och polisbilar;

(e) vägmärke, signal eller körbanemarkering, särskilt "stopp"-tecken;

(f) parkering eller stannande av fordon;

(g) access of vehicles or classes of vehicles to certain roads, (for example, on account of their weight or dimensions);

(h) safety devices for vehicles and loads;

(i) marking descriptive (*signalisation*) of vehicles and loads;

(j) lighting of vehicles and use of lamps;

(k) load and capacity of vehicles;

(l) registration of vehicles, registration plates and nationality plates.

7. Driving without a valid licence.

(g) l'accès des véhicules ou de catégories de véhicules à certaines voies, notamment en raison de leur poids ou de leurs dimensions;

(h) l'équipement de sécurité des véhicules et de leur chargement;

(i) la signalisation des véhicules et de leur chargement;

(j) l'éclairage des véhicules et l'usage des feux;

(k) la charge et la capacité des véhicules;

(l) l'immatriculation des véhicules, la plaque d'immatriculation et le signe distinctif de nationalité.

7. Défaut d'habilitation légale du conducteur.

(g) fordons eller särskild fordonstyps tillträde till vissa vägar, t. ex. på grund av fordonets vikt eller storlek;

(h) säkerhetsanordningar för fordon eller last;

(i) märkning av fordon eller last;

(j) fordonsbelysning och dess användning;

(k) fordons last eller lastförmåga;

(l) fordons registrering, registreringsskyltar eller nationalitetsbeteckning.

7. Körning utan gilligt körkort.

ANNEX II

1. Any Contracting Party may declare that it reserves the right:

(a) not to accept Section III or to accept it only in respect of certain classes of penalties or enforcement measures;

(b) not to accept Article 6 or to accept only certain provisions of this Article.

2. Any Contracting Party may declare that for reasons arising out of its constitutional law, it can accept requests for proceedings only in cases specified in its municipal law.

ANNEXE II

1. Chacune des Parties Contractantes peut déclarer qu'Elle se réserve de faire connaître :

(a) qu'Elle n'accepte pas le titre III ou qu'Elle l'accepte seulement en ce qui concerne certaines catégories de sanctions ou de mesures d'exécution;

(b) qu'Elle n'accepte pas l'article 6 ou qu'Elle n'en accepte que certaines dispositions.

2. Chacune des Parties Contractantes peut déclarer que, pour des raisons d'ordre constitutionnel, Elle ne peut accueillir des demandes de poursuites que dans les cas qui seront précisés dans sa loi interne.

## BILAGA II

1. Fördragsslutande stat kan förklara att den förbehåller sig rätten:

(a) att ej godtaga del III eller att godtaga denna del endast beträffande vissa slag av påföljder eller verkställighetsåtgärder;

(b) att ej godtaga artikel 6 eller att endast godtaga vissa bestämmelser i denna artikel.

2. Fördragsslutande stat kan förklara att den av konstitutionella skäl kan godtaga framställning om lagföring endast i de fall som anges i dess interna lagstiftning.

*Bilaga 2*  
(Departementspromemorians förslag)

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om straff för trafikbrott som har begåtts utom riket**

1 §

Lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott gäller även i fråga om gärning som har begåtts utom riket.

2 §

Bestämmelse om straff för överträdelse av

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

2. föreskrift i vägtrafikförordningen (1951: 648) eller föreskrift som Kungl. Maj:t eller myndighet meddelat med stöd av samma förordning eller

3. föreskrift i förordningen (1960: 134) om mopeder  
tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utom riket har åsidosatt sådan föreskrift i gärningslandet som reglerar motsvarande förhållande.

3 §

Till böter, högst femhundra kronor, dömes den som, utan att kunna ådömas ansvar enligt straffbestämmelse som avses i 1 eller 2 §, i Danmark, Finland, Island eller Norge överträder där gällande föreskrift om

1. förbud mot framförande av motorfordon utan ansvarighetsförsäkring för skada, som kan uppkomma vid brukande av fordonet,

2. skyldighet att följa polismans anvisningar i trafiken,

3. fordons hastighet,

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

5. förkörsrätt,

6. skyldighet att bereda fri väg för utryckningsfordon,

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

8. parkering och stannande av fordon,

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

10. säkerhetsanordningar för fordon och last,

11. märkning av fordon och last,

12. fordonsbelysning och dess användning,

13. fordons last och lastförmåga,

14. fordons registrering, registrerings skyltar och nationalitetsbeteckning.

4 §

Efter överenskommelse med annan främmande stat än Danmark, Finland, Island eller Norge kan Konungen förordna att 3 § skall äga motsvarande tillämpning i fråga om gärning som begås i den staten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1971.

## Bilaga 3

(Departementspromemorians förslag)

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om ändring i brottsbalken

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 2 Kap.

## 5 §

Åtal för ————— bemyndigat därtill.

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

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

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

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

3. i Danmark, Finland, Island eller Norge eller å fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan dessa länder eller

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

## 35 Kap.

## 5 §

Har någon begått brott, som i 1 § 3, 4 eller 5 sägs, och har han inom tid som där avses ånyo förövat brott varå fängelse över två år kan följa, skola de i 1 § omförmälda tiderna för ådömande av påföljd i fråga om båda brotten räknas från det senaste. Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning, om den brottslige begår ytterligare brott varå fängelse över två år kan följa.

(Paragrafen upphävs.)

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 8 §

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

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

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

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

4. tjugo år, — — — — — år ådömts,

5. trettio år, — — — — — livstid ådömts.

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1971.

*Bilaga 4*  
(Trafikmålskommitténs förslag)

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om ändrad lydelse av 35 kap. 6 § brottsbalken

Härigenom förordnas, att 35 kap. 6 § brottsbalken skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(*Nuvarande lydelse*)

(*Föreslagen lydelse*)

35 Kap.

6 §

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

*Påföljd må i intet fall ådömas sedan det från dag som i 4 § sägs förflutit*

*1. fem år, om å brottet ej kan följa svårare straff än böter, dock ej normerade böter;*

*2. femton år, om å brottet kan följa normerade böter, eller om å brottet i annat fall än i 1 sägs icke kan följa fängelse över två år;*

*3. trettio år i övriga fall.*

---

Denna lag träder i kraft den

**Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 26 april 1971.**

*Närvarande:* justitierådet BRUNNBERG, regeringsrådet HJERN, justitierådet BERGSTEN, justitierådet GYLLENSVÄRD.

Enligt lagrådet den 23 april 1971 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet den 16 april 1971, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands* och 2) *lag om ändring i brottsbalken*.

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Karin Ringberg.

*Lagrådet* lämnade förslagen utan erinran.

Ur protokollet:

*Ingrid Hellström*

**Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 30 april 1971.**

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASP-LING, SVEN-ERIC NILSSON, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Geijer, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets yttrande över förslag till

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

Föredraganden upplyser att lagrådet har lämnat lagförslagen utan erinran och anför.

Vid remissen av lagförslagen förordade jag att Sverige tillträder den i Strasbourg den 30 november 1964 avslutade europeiska konventionen om straff för vägtrafikbrott. Vidare förordade jag att vid ratifikation bör göras förbehåll i fråga om art. 6 och del III samt avges förklaring enligt artiklarna 15.4, 19.2 och 27.2.

Jag hemställer — under framhållande att hinder inte föreligger mot att ärendet behandlas först under riksdagens höstsession — att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

*dels antaga lagförslagen,*

*dels godkänna den europeiska konventionen om straff för vägtrafikbrott i enlighet med vad jag förordat i det föregående.*

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

**Innehåll**

	Sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Förslag till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands	2
Förslag till lag om ändring i brottsbalken	3
Utdrag av statsrådsprotokollet den 16 april 1971	5
1 Inledning	5
2 Konventionens huvudsakliga innehåll	7
3 Gällande svensk rätt m. m.	12
3.1 Beivrande av brott som begåtts utomlands	12
3.2 Preskription	15
4 Nordiskt lagstiftningssamarbete och nordisk rätt	16
4.1 Beivrande av trafikbrott som begåtts utomlands	16
4.2 Preskription	18
5 Departementspromemorian och trafikmålskommittén	21
5.1 Beivrande av trafikbrott som begåtts utomlands	21
5.1.1 Tillträde till konventionen	21
5.1.2 Särskild lagstiftning om trafikbrott som begåtts utomlands	23
5.1.3 Övriga lagstiftningsfrågor med anledning av konventionen	29
5.2 Särskild åtalsprövning vid brott som begåtts utomlands	33
5.3 Preskription	34
6 Remissyttrandena	36
6.1 Beivrande av trafikbrott som begåtts utomlands	36
6.2 Särskild åtalsprövning vid brott som begåtts utomlands	43
6.3 Preskription	43
7 Departementschefen	46
7.1 Allmänna överväganden	46
7.1.1 Tillträde till konventionen	46
7.1.2 Särskild lagstiftning om trafikbrott som begåtts utomlands	55
7.1.3 Övriga lagstiftningsfrågor med anledning av trafikbrottskonventionen	64
7.1.4 Särskild åtalsprövning vid brott som begåtts utomlands	66
7.1.5 Preskription	68
7.1.6 Ikraftträdande	72
7.1.7 Lagförslag	73
7.2. Specialmotivering	73
8 Hemställan	77
Bilaga 1 Europeisk konvention om straff för vägtrafikbrott	78
Bilaga 2 Departementspromorians förslag till lag om straff för trafikbrott som har begåtts utom riket	114
Bilaga 3 Departementspromorians förslag till lag om ändring i brottsbalken	116
Bilaga 4 Trafikmålskommitténs förslag till lag om ändrad lydelse av 35 kap. 6 § brottsbalken	118
Utdrag av lagrådets protokoll den 26 april 1971	119
Utdrag av statsrådsprotokollet den 30 april 1971	120

