

**Nr 65****Kungl. Maj:ts proposition angående körkort och körkortsregistrering;  
given Stockholms slott den 19 mars 1971.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen förordat.

## GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen redovisas riktlinjer för utformning av ny körkortsregisterorganisation. Registerföring skall ske centralt och med tillämpning av ADB-teknik. Den för det beslutade centrala bilregistret avsedda datamaskinanläggningen skall utnyttjas också för körkortsregistreringen, varigenom samordning mellan dessa båda register uppnås. Vidare förutses viss samordning även med andra ADB-register. Länsstyrelserna skall även i fortsättningen vara körkortsmyndigheter. Statens trafiksäkerhetsverk avses vara utfärdande myndighet när det gäller körkort samt centralt ansvarig instans för registreringsverksamheten. Det nya systemet beräknas träda i tillämpning år 1973.

Enligt propositionen skall de nuvarande körkortet ersättas med nya differentierade körkort utformade på grundval av 1967 års beslut av statsmakterna och 1968 års vägtrafikkonvention. Differentieringen av körkortet innebär att behörigheten anpassas efter de kunskaper och den färdighet som krävs för framförande av olika fordonstyper, t. ex. tyngre lastbilsekipage, buss och personbil. Utbildningskraven och förarproven utformas med hänsyn till behörigheten för varje körkortsklass. Den 1 januari 1973 anges som riktpunkt för inledningen av reformen, som skall genomföras etappvis.

Engångskostnaderna för övergången till ett centralt register har i 1970 års priser beräknats till ca 12 milj. kr., de årliga driftkostnaderna för den nya register- och körkortsorganisationen till ca 9,5 milj. kr. och kostnaderna för utbyte av nuvarande körkort mot nya till ca 13 kr. per körkort i 1970 års prisläge. Kostnaderna förutses skola täckas genom avgiftsuttag från körkortsinnehavarna.

**Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:ts Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 19 mars 1971.**

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

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *körkort och körkortsregistrering* och anför.

#### **A. Inledning**

Bilförarutredningen avgav år 1965 betänkandet (SOU 1965: 42) *Körkortet och trafikutbildningen* med förslag i fråga om dels körkortsregistrering, dels differentiering av förarbevisen, körkortsålder, förarutbildning och förarprov, trafikundervisning i skolorna m. m.

Kungl. Maj:ts ställningstaganden till utredningens förslag i prop. 1967: 55 godtogs av riksdagen (SU 1967: 89, 3LU 1967: 31, rskr 1967: 204 och 1967: 209). I propositionen angavs att frågan om körkortsregistreringen borde utredas vidare. Likaså borde frågan om körkortens närmare utformning m. m. klarläggas innan tidpunkten för körkortsreformen fastställdes.

Den 18 maj 1967 uppdrogs åt verkställande direktören Rune Hermansson att såsom sakkunnig utreda frågorna om centralt körkortsregister och om körkortens utformning samt därmed sammanhängande spörsmål. Utredningen, som antog namnet körkortsutredningen, har i maj 1970 avgivit betänkandet (SOU 1970: 26) *Körkort och körkortsregistrering*. Betänkandet innehåller ett principförslag till ny körkortsregisterorganisation. Vidare redovisas förslag beträffande körkortens utformning m. m. och principförslag beträffande förfarandet vid handläggning av körkortsärenden samt förslag om införande och tillämpning av det nya körkortssystemet. Körkortsutredningen fortsätter sitt arbete med en andra etapp som avser förslag till detaljutformningar av körkortsregistret jämte arbetsrutiner m. m. samt slutligt förslag till författningstext.

Yttranden över betänkandet har avgivits av riksåklagaren — som till sitt yttrande fogat utlåtanden av vissa åklagarmyndigheter — Göta hovrätt, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren — som samrått med chefen för marinen, chefen för flygvapnet, försvarets materielverk och Sveriges kvinnliga bilkårers riksförbund samt till sitt yttrande fogat utlåtanden av värnpliktsverket och försvarets sjukvårdsstyrelse — socialstyrelsen, postverket, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, transportnämnden, statskontoret, statistiska centralbyrån, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, centrala folkbokförings- och uppborrdnämnden, statens provningsanstalt, länsstyrelserna i Stockholm, Östergötlands, Blekinge, Älvsborgs, Örebro och Västerbottens län — vilka till sina yttranden fogat utlåtanden av myndigheter och institutioner — trafikmålskommittén, samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet, bilregisterutredningen, motorredskapsutredningen och trafikolycksstatistikkommittén.

Härjämte har yttranden avgivits av AB ID-kort, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Näringslivets trafikdelegation, Svenska bankföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska sparbanksföreningen, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation — som såsom eget yttrande hänvisar till yttrande av Biltrafikens yrkesnämnd — Sveriges trafikskolors riksförbund samt Tjänstemännens centralorganisation. Landsorganisationen — som avstått från att yttra sig — har överlämnat från bl. a. Svenska kommunalarbetareförbundet inhämtade synpunkter.

Efter förslag av bilregisterutredningen i betänkandet (SOU 1968: 23) *Bilregistrering* beslöt statsmakterna år 1969 att anta principiella riktlinjer för ny bilregisterorganisation (prop. 30, SU 42, 3LU 30, BeU 32, rskr 132). Bilregisterutredningen har härefter fortsatt sitt utredningsarbete med sikte på att framlägga förslag till slutlig detaljutformning för den nya registerorganisationen. Dessa förslag väntas föreligga under våren 1971. I februari 1970 aktualiserade bilregisterutredningen frågan om lämplig organisation och planering för registerorganisation i skrivelse till Kungl. Maj:t. Därvid antydde möjligheten av en samorganisation av bilregistret med ett nytt körkortsregister. I maj 1970 bemyndigade Kungl. Maj:t statskontoret att anskaffa en datamaskin för bilregistret. I oktober 1970 uppdrogs åt statskontoret att i samråd med körkortsutredningen tills vidare utföra det systemtekniska utvecklingsarbete och den programmering, som sammanhänger med körkortsutredningens bearbetning av frågorna om körkortsregistreringen, och att därvid tillvarata möjligheterna till samordning med motsvarande arbete för bilregisterutredningens räkning.

Hösten 1970 beslöt statsmakterna (prop. 165, SU 213, rskr 428) att

den 1 januari 1971 inrätta en särskild nämnd, *bilregisternämnden*, med uppgift att ombesörja planering och åtgärder för idrifttagning av det nya bilregistret. Nämnden skall i avvaktan på statsmakernas ställningstagande till körkortsutredningens principförslag om ett ADB-baserat körkortsregister driva sitt arbete så att en samordning mellan bilregistret och körkortsregistret underlättas. I prop. 1971: 1 bil. 8 s. 76—77 har Kungl. Maj:t anmält de medelsbehov som för budgetåret 1971/72 erfordras för utbyggnaden av bilregistret. Därvid har också anmälts tillkommande kostnader vid en samordning med körkortsregistret.

## B. Körkortsregistreringen

### I. Gällande bestämmelser

Enligt 32 § 6 mom. vägtrafikförordningen (1951: 648, omtryckt 1967: 856 ändrad senast 1971: 21) (VTF) skall länsstyrelsen föra körkortsregister över utfärdade körkort.

Körkortsregister skall enligt 72 § vägtrafikkungörelsen (1951: 743, ändrad senast 1971: 6) (VTK) föras i form av kortregister eller liggare.

I samband med utfärdande av körkort skall enligt 73 § VTK på särskilt registerkort eller upplägg föras körkortets bokstavsbezeichnung och nummer, dagen för utfärdandet, innehavarens fullständiga namn, hemort och personnummer samt eventuella särskilda villkor. I vissa fall skall utdrag ur registret inhämtas från annan länsstyrelse och uppgifterna överföras till det nya registerkortet.

Enligt 74 § VTK antecknas på registerkortet en rad uppgifter som kommer in efter utfärdandet av körkortet, t. ex. om personnummer, namnändring, varning, omhändertagande och återkallelse av körkort, utfärdande av trafik kort och innehav av luftfartscertifikat.

Vidare antecknas brott av skilda slag, som körkortsinnehavare gjort sig skyldig till, främst brott i samband med förande av motorfordon och grova brott samt omständighet av betydelse för bedömning av körkortsinnehavarens förhållande i nykterhetsavseenden. Här må hänvisas till 80 § VTK. Dessutom antecknas annan omständighet, vars anmärkning anses vara av betydelse för kontrollen över körkortsinnehavare, t. ex. anmälan från länsläkare, framställning från polismyndighet om återkallelse, m. m.

Enligt 75 § VTK skall körkortsinnehavare efter anteckning avföras ur registret bl. a. när tillförlitlig uppgift vunnits om att han avlidit eller när 90 år förflutit från hans födelse.

I 27 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (1940: 910, ändrad senast 1970: 869) (YTF) föreskrivs att länsstyrelsen skall antingen föra särskild förteckning över utfärdade trafik kort eller göra anteckning om dem i körkortsregistret. Återkallelse av trafik kort antecknas också.

## II. Nuvarande organisation och arbetsbelastning m. m.

### *Utredningen*

Någon central registerorganisation för körkort finns inte. Varje länsstyrelse svarar länsvis för körkortsregistreringen. Registren förs i form av kortregister. Några länsstyrelser för särskilda register för olika körkortstyper, andra sammanhåller alla typer i ett enda register. Registerkorten är sorterade efter körkortsinnehavarens namn. Hos de flesta länsstyrelser finns dessutom ett särskilt hjälp- eller sökregister.

Registren har blivit alltmer omfattande. Antalet körkortsinnehavare beräknas i början av år 1968 ha uppgått till omkring 3,2 milj. Registerkortens antal uppgick till drygt 3,6 milj. vid samma tid. Den främsta anledningen till att registerkorten överstiger antalet gällande körkort är att registerkort för avlidna i allmänhet inte utsorteras. Kortet beträffande körkortsinnehavare som fyllt 90 år tas vanligen bort ur registret endast vid fullständig genomgång av detta eller allt eftersom de påträffas i samband med annat registreringsarbete.

Den arbetsstyrka på länsstyrelserna som under år 1968 var sysselsatt med körkortsärenden uppskattas motsvara 164 heltidsanställda tjänstemän.

Det sammanlagda antalet under år 1968 diarieförda körkorts- och trafikförelägganden utgjorde drygt 56 000. Enligt uppskattning inkom till länsstyrelserna under år 1968 över 220 000 uppgifter angående belastningar (domar, strafförelägganden, ordningsförelägganden, uppgifter från nykterhetsnämnd, polismyndighet m. fl.). Drygt 38 000 av dessa föranledde närmare undersökning och utredning. Under år 1968 återkallades drygt 9 000 körkort. Varning meddelades under samma år i närmare 8 000 fall.

Man räknar med att länsstyrelserna årligen utfärdar omkring 50 000 registerutdrag och besvarar närmare 140 000 telefonförfrågningar beträffande registrets innehåll, varav inemot 100 000 från polisen. Härtill kommer ett okänt antal besök vid registret. I viss omfattning förekommer också att polisen besöker registret vid tider när någon personal inte finns där.

Uppgifter från körkortsregistren kan i princip fås endast under länsstyrelsernas arbetstid.

Ett stort antal av de belastningsuppgifter som f. n. registreras i körkortsregistren finns också upptagna i andra register. Detta gäller exempelvis vissa trafikbrott, såsom grov vårdslöshet i trafik, grov olovlig körning och rattfylleri. Dessa brott föranleder ofta frihetsstraff eller annan påföljd som medför att anteckning skall ske i det allmänna kriminalregistret. De brottbalksbrott som enligt 80 § 2 mom. VTK skall antecknas i körkortsregistret om körkortsinnehavare döms till annan

påföljd än böter torde i sådana fall alltid antecknas också i allmänna kriminalregistret.

I ännu större omfattning innehåller polisregistren anteckningar om brott och förseelser som också återfinns i körkortsregister. I rikspolisstyrelsens personregister antecknas t. ex. alla som ådömts påföljd eller genom godkänt strafföreläggande bötfällts för brott mot brottsbalken, grov vårdslöshet i trafik, olovlig körning, rattfylleri, rattonykterhet eller olovligt avvikande från olycksplats. Dessutom antecknas där alla andra domar och strafförelägganden om påföljden är dagsböter, lägst 25, eller normerade böter, lägst 1 000 kr., eller om annan påföljd än böter ådömts. Däremot antecknas inte där den stora grupp trafikförseelser som föranleder lägre straff än 25 dagsböter.

Kontrollstyrelsens särskilda straffregister innehåller bl. a. uppgifter om domar för fylleri och beslut om övervakning enligt nykterhetsvårdslagen eller om tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Fylleridomar och övervakningsbeslut antecknas också i körkortsregister.

Arbete pågår f. n. för att skapa ett stort informationssystem, rättsväsendets informationssystem (RI), med huvudsyfte att förenkla och förbättra informationsutbytet inom och mellan rättsväsendets myndigheter samt andra myndigheter som behöver uppgifter från rättsväsendet. I RI skall ingå bl. a. allmänna kriminalregistret, rikspolisstyrelsens personregister, vilket byggs ut för att delvis kunna ersätta de register som förs hos andra polismyndigheter, och kontrollstyrelsens särskilda straffregister. RI bygger till stor del på ADB-teknik. I RI ingår flera olika register angående brott och personer som begått brott. Varje uppgift kommer dock att lagras endast på ett ställe även om den behövs i flera register. I praktiken blir det endast reglerna för utlämnande av uppgifter som skiljer de olika registren åt. I RI kommer alltså att finnas uppgifter om alla de förhållanden som nu finns både i körkortsregistret och de andra registren.

Kriminalregistret och rikspolisstyrelsens personregister kommer att samordnas i tekniskt avseende. Utdrag ur dessa register skall framställas maskinellt. Systemen för ordningsförelägganden, strafförelägganden och domar i brottmål gör det möjligt att maskinellt framställa meddelanden för en rad olika ändamål, t. ex. för kontrollstyrelsens straffregister. De data som ingår i dessa meddelanden (maskinellt framställda registermeddelanden) sparas på maskinläsbart medium för successiv uppbyggnad av andra registersystem.

RI innebär således inte bara att uppgifterna i de olika registren förs samman. Det betyder också en avsevärd lindring i uppgiftslämnarnas besvär med lämnande av uppgifter åt olika håll. Avsikten är att uppgift skall behöva lämnas endast till RI, som på maskinell väg därefter framställer alla de besked som skall lämnas till olika instanser och sän-

der dem dit. Även uppgift till körkortsregistret skall följaktligen komma via RI beträffande domar, strafförelägganden och ordningsförelägganden.

### III. Allmänna synpunkter på körkortsregistret

#### *Utredningen*

Den gällande länsvisa körkortsregistreringen har åtskilliga olägenheter. Dessa har länge varit uppenbara. Kritiken kan sammanfattas i följande punkter.

1. Det kan inte utan avsevärd omgång fastställas om en person har körkort och hos vilken länsstyrelse körkortsinnehavet är registrerat.

2. Körkortsregistren är i vissa avseenden inaktuella. De upptar avlidna personer. Namnändringar har inte alltid registrerats.

3. Uppgift om aktuell bostadsadress saknas.

4. Uppgift om identitetsbeteckning i folkbokföringen saknas beträffande körkortsinnehav från tiden före den 1 januari 1952. Vidare saknas sista siffran i personnumret, den s. k. kontrollsiffran, i fråga om körkortsinnehav från tiden före den 1 januari 1968.

5. Registren blir alltmer omfattande och svårhanterliga.

6. Uppgifter saknas om olovlig körning och andra brott och förseelser som begås av körkortslösa — såväl dem vilka aldrig haft körkort som dem vilkas körkort är återkallade — och som är av betydelse vid prövning av körkortsansökan och vid återfall i trafikbrott.

7. Registren är knappast till någon nytta vid polisens arbete med trafikkontroller. I alldeles särskilt hög grad gäller detta på kvällar och nätter och överhuvud taget utom länsstyrelsernas arbetstid.

8. Undersökningar, t. ex. för att kunna klarlägga olika gruppers relativa farlighet i trafiken eller för att göra prognoser för utvecklingen av körkortsbeståndet i hela landet eller i vissa landsändar till ledning för trafiksäkerhetsarbetet, kan knappast ske med användande av de nuvarande registren.

Utredningens förslag siktar enligt direktiven på ett centralt körkortsregister. Det finns därför ingen anledning att undersöka alternativ med enbart regionala register. Den fortsatta diskussionen bygger alltså på förutsättningen att det skall finnas ett centralt register.

Ett modernt körkortsregister kan inte begränsas till enbart en förteckning över utfärdade körkort. Trafiksäkerhetsarbetet ger utgångspunkten för arbetet med registrets utformning. Registret bör inom en rimlig ekonomisk ram organiseras så att det blir till största möjliga nytta för trafiksäkerhetsarbetet. Det bör inte utan starka skäl belastas med varken data eller arbetsuppgifter som inte behövs för trafiksäkerhetsarbetet eller bättre kan läggas på någon annan.

Med trafiksäkerhetsarbete avses polisiära uppgifter såsom övervakning av trafiken och utredning av trafikförseelser liksom körkortsmyndigheternas prövning av körkortsansökningar och omprövning av körkortsinnehav, trafiksäkerhetsverkets och andra organs propaganda och regleringar i syfte att göra trafikmiljön säkrare samt förberedelsearbetet för statsmakternas fastställande av regler för trafiken och riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet.

Även andra än myndigheter som direkt arbetar med trafiksäkerheten kan behöva information i trafiksäkerhetens intresse, exempelvis den som skall anställa förare eller som skall hyra eller låna ut sitt fordon.

I huvudsak är det tre typer av data som hör till körkortsregistret, nämligen persondata, körkortsdata och data om förhållanden, framför allt belastningar, som har eller kan få betydelse för körkortsinnehavet och den straffrättsliga reaktionen, dvs. belastningsdata.

Principiellt bör det inte föreliggja hinder att i registret göra anteckningar rörande personer som inte fått körkort eller vilkas körkort är återkallade om de förhållanden som kan inverka på prövningen av en framtida ansökan om körkort eller bedömningen av återfall i trafikbrott.

Körkortsregistret bör inte innehålla uppgifter som lättare eller lika lätt kan fås från annat håll. Dubbelregistrering bör undvikas.

Självklara krav på registret är att det skall vara fullständigt och aktuellt samt fungera på ett tillförlitligt sätt. Uppgifterna skall vara lätt-tillgängliga så att de kan återfinnas och lämnas ut inom den tidrymd som syftet med dem kräver. Större kostnader skall dock inte läggas ned på att lämna uppgifterna snabbare än som för varje slag av uppgifter och varje typ av avnämare är nödvändigt.

### *Remissyttrandena*

Utredningens allmänna synpunkter har inte föranlett några direkta kommentarer. Instämmanden eller godtaganden ligger dock i de yttrandena, som avser ställningstagandena till utredningens huvudförslag om inrättande av ett centralt ADB-register. För sådana yttranden kan noteras *riksåklagaren, Göta hovrätt, socialstyrelsen, postverket, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, länsstyrelserna i Stockholms, Blekinge, Älvsborgs och Örebro län, trafikmålskommittén, trafikolycksstatistikkommittén, Motorbranschens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Svenska kommunförbundet.*

#### IV. Körkortsregistrets innehåll, uppgiftsskyldighet m. m.

##### *Utredningen*

Körkortsregistrets innehåll skall bestämmas i första hand med hänsyn till att registret är en förteckning över utfärdade körkort. Vad gäller persondata föreligger önskemål att registret — jämte fullständigt namn och personnummer som uppenbarligen måste bibehållas — skall kunna lämna uppgift om bostadsadress, aktuell adress, civilstånd, yrke, telefonnummer, helnykterhet samt om gift kvinnas namn som ogift och om utlännings nationalitet.

Utredningen finner att de framförda önskemålen bör tillgodoses i fråga om aktuell adress och om gift kvinnas namn som ogift. I övrigt finner utredningen inte skäl förorda registrering av de skilda uppgifterna. I vissa fall kan dessa erhållas på annat sätt.

Skall från registret kunna hämtas uppgift om alla eller flertalet personer som är i körkortsåldern, även om de inte har körkort, bör i princip samma persondata finnas för dem som inte har körkort som för dem som är körkortsinnehavare.

Körkortsdata bör med vissa undantag registreras i princip i samma omfattning som för närvarande vilket bl. a. innebär att körkortsklass kommer att finnas med i det nya registret. Som en följd av utredningens förslag om avskaffande av de särskilda körkortsnumren kommer dessa att utgå ur registret. Även trafik korten försvinner och några nya anteckningar om dem behövs inte längre.

I övrigt bör registret innehålla ev. särskilda villkor. Det vanligaste villkoret — skyldighet att bära glasögon — bör framgå direkt av registret. Däremot synes uppgift om sjukdom eller lyte inte behöva ingå i detta. Det räcker enligt utredningen med hänvisning till den skrivelse vari dylika villkor finns angivna.

Utredningen förordar också att av registret skall framgå när körkortsinnehavare har anställning hos trafiksäkerhetsverket som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent eller är godkänd som föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola.

Skall körkortet förnyas periodiskt bör tidpunkten för nästa förnyelse kunna utläsas ur registret.

Om nytt körkort utfärdats tidigare än förnyelse normalt skall ske och det äldre körkortet inte överlämnats till körkortsmyndigheten, bör detta framgå av registret.

Det nya förfarandet vid utfärdandet av körkort medför vidare att även vissa andra körkortsdata bör registreras.

Belastningsdata innefattar upplysningar om brott och förseelser av betydelse i körkortshänsende, nykterhetsförhållanden, uppgift om sjukdom eller lyte samt annan omständighet som kan vara av betydelse för omprövning av körkortsinnehavet.

Omprövningsinstitutet är under utredning av trafikmålskommittén. Innan dess förslag prövats av statsmakterna bör enligt utredningen någon ändring inte ske i omfattningen av de belastningsdata som skall registreras för körkortsändamål.

Dubbelregistrering förekommer f. n. av en mängd belastningsdata. Möjligheten att undvika denna dubbelregistrering har kommit i ett nytt och gynnsammare läge genom arbetet med RI. Förutsättningarna för att samordna körkortsregistret med RI har därför undersökts. Det har lett till slutsatsen att de f. n. dubbelregistrerade uppgifterna bör registreras enbart inom RI oavsett om körkortsregistret inordnas i RI eller ej. Även i det senare fallet bör uppgifter ur körkortsregistret och om belastning kunna lämnas efter hänvändelse enbart till körkortsregistret. I varje fall om körkortsregistret placeras på en datamaskin och lämplig förbindelse till RI anordnas kan detta ske utan någon fördröjning av uppgifternas utlämnande. Dubbelregistrering av de belastningsuppgifter som f. n. förekommer såväl i allmänna kriminalregistret, rikspolisstyrelsens personregister eller kontrollstyrelsens särskilda straffregister som i körkortsregistret bör alltså upphöra genom att dessa belastningar utgår ur körkortsregistret och registreras enbart inom RI.

F n. finns det en stor grupp belastningsdata av betydelse i körkorts-hänseende som inte ingår i något av de register som skall höra till RI. Detta gäller främst domar, strafförelägganden och ordningsförelägganden, som föranlett lägre bötesstraff än 25 dagsböter eller normerade böter under 1 000 kronor, dvs. i huvudsak det stora flertalet trafikförseelser. För att undvika en splittring förefaller det utredningen lämpligast att även domar, strafförelägganden och ordningsförelägganden som f. n. inte ingår i register som skall höra till RI men som skall registreras i körkortsregister tas upp enbart inom RI.

Även domar o. d. som inkommer från utlandet och som har betydelse i körkortshänseende bör registreras inom RI.

Sådana belastningsdata av betydelse för kontrollen av körkortsinnehavare som inte inflyter i RI, dvs. främst anmälan från länsläkare, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK och meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK, bör fortfarande registreras i körkortsregistret enligt nuvarande grunder.

Utredningen har undersökt möjligheterna att i registret införa uppgifter om brott och förseelser av körkortslösa som, om de begåtts av någon som har körkort, föranleder anteckning i körkortsregister. Det kan knappast råda någon tvekan om att det är riktigt att alla belastningar som är av sådan art att de registreras beträffande en körkortsinnehavare också bör vara tillgängliga vid prövningen av en körkortsansökan och vid bedömande av senare trafikbrott. Uppgifter angående samtliga kriminella belastningar av betydelse i körkortshänseende kommer att passera RI även beträffande körkortslösa. Dessa uppgifter kan registreras

där för att vid behov hämtas därifrån. Vilka uppgifter detta bör gälla är beroende av vilka belastningar som skall tillmätas betydelse vid prövning av körkortsansökan och vid omprövning av körkortsinnehavet. Båda dessa frågor är under övervägande av trafikmålskommittén. Slutlig ståndpunkt till frågan beträffande vilka belastningar som skall registreras för körkortslösa och omfattningen därav bör därför inte tas förrän kommitténs förslag föreligger. Registreringen torde dock endast böra gälla brott och förseelse vid förande av motordrivet fordon, däremot inte cyklisters eller fotgängares förseelser.

Önskemål föreligger om att registret skall innehålla uppgifter rörande antalet trafikolyckor beträffande viss körkortsinnehavare eller vara så upplagt att det ger möjligheter till samkörning för detta syfte med ett eventuellt allmänt trafikolycksregister. Med den angivna uppläggningsen kommer körkortsregistret inom ramen för RI endast att inrymma uppgift om de trafikolyckor som föranlett straff, vilket torde vara en mindre del av det totala antalet trafikolyckor. Frågan är emellertid föremål för utredning inom trafikolycksstatistikkomittén.

För att körkortsregistret skall få det innehåll som angetts måste uppgiftsskyldigheten till det egentliga körkortsregistret fastställas.

Persondata kan erhållas från länsstyrelsernas datakontor eller från centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden om ett centralt befolkningsregister inrättas.

Körkortsdata skall i huvudsak lämnas till registret av länsstyrelserna. I vissa fall måste emellertid uppgifterna lämnas av annan myndighet.

I fråga om belastningsdata innebär utredningens förslag att sådana data som enligt den tidigare redovisningen skall ingå i det egentliga körkortsregistret skall anmälas till registret av länsstyrelse. I vissa fall, när registrering inte är ovillkorlig, skall länsstyrelse pröva frågan om registrering skall ske.

Utredningen redovisar på s. 78 i betänkandet sammanfattningsvis en uppställning över uppgiftsskyldigheten beträffande olika data.

#### *Remissyttrandena*

I fråga om körkortsregistrets innehåll tar flera remissinstanser upp frågan om samordning mellan körkortsregistret och andra register. *Centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden* anser de föreslagna formerna för integration mellan ett centralt körkortsregister och registreringen inom folkbokföringen rationella så länge ADB-systemet inom folkbokföringsorganisationen har nuvarande utformning. Nämnden har emellertid föreslagit inrättandet av ett centralt personregister (CPR) fr. o. m. början av år 1972. Detta skulle innehålla bl. a. de persondata som avses ingå i ett centralt körkortsregister. I CPR förutsetts uppgifterna lagras på direktåtkomstminne. Ett CPR synes kunna

innebära att persondata inte skulle behöva registreras i det centrala körkortsregistret. Persondata skulle vid behov kunna hämtas från CPR på liknande sätt som belastningsdata föreslås hämtas från RI. De direkta körkortsdata till vilka omedelbar åtkomst krävs synes för flertalet personer vara av så liten omfattning att det kan ifrågasättas om inte också dessa data med fördel skulle kunna inordnas i ett CPR om ett sådant tillskapas. Även *riksrevisionsverket*, *statistiska centralbyrån* och *bilregisterutredningen* påpekar möjligheterna att hämta persondata från CPR.

Gentemot utredningens uppfattning att uppgift om sjukdom och lyte inte behöver ingå i registrerade körkortsdata anför *socialstyrelsen* att man planerat att använda körkortsregistret för att granska olycksbelastningen hos personer för vilka särskilda villkor föreskrivits för behörighet till körkort. Anges inte dylika uppgifter försvåras styrelsens efterundersökningar avsevärt. Även *trafikolycksstatistikkommittén* anser att sjukdomsuppgifter i dessa sammanhang bör registreras.

*Tjänstemännens centralorganisation* avstyrker förslaget att anställning hos trafiksäkerhetsverket som trafik- eller bilinspektör samt trafikassistent särskilt skall anmälas i registret. Man anser inte att kontroll och övervakning av dessa tjänstemän erfordras i särskild ordning utan menar att detta bör kunna ske på vanlig personaladministrativ väg.

Utredningens förslag i fråga om registreringen av belastningsdata har föranlett flera särskilda synpunkter. *Länsstyrelsen i Stockholms län* biträder utredningens uppfattning att registreringen tills vidare i avvaktan på trafikmålskommitténs förslag skall äga rum i samma omfattning som nu.

Förslaget att huvuddelen av belastningsdata skall registreras i RI tillstyrks i allmänhet eller lämnas utan erinran. Bland dem som generellt tillstyrker kan noteras *riksåklagaren*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *statistiska centralbyrån*, *länsstyrelsen i Älvsborgs län*, *trafikmålskommittén*, *samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet* och *Motorbranschens riksförbund*. *Rikspolisstyrelsen* tillstyrker också men anser att anmälan från länsläkare, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK och meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK är uppgifter, som har stora likheter med belastningsdata i RI, och därför bör intas i RI. Därifrån kan körkortsmyndigheterna få kontinuerlig information om dem.

*Statskontoret* tvekar inför förslaget att belastningsdata i form av domar, strafförelägganden och ordningsförelägganden, som föranlett lägre bötesstraff än 25 dagsböter, skall överföras till RI. Statskontoret anser att de konsekvenser som detta kan medföra för RI bör klarläggas innan beslut i registreringsfrågan fattas. *Kontrollstyrelsen* är tveksam beträffande vissa avsnitt i utredningens redogörelse för den pågående uppbyggnaden av RI och dess härpå grundade förslag. Styrelsens särskilda straffregister innehåller i huvudsak två slag av uppgifter, dels från

rättsväsendet om domar, strafförelägganden och ordningsförelägganden för alkoholbrottslighet m. m., dels från nykterhetsnämnder, länsstyrelser och vårdanstalter för alkoholmissbrukare om olika nykterhetsvårdande åtgärder. Styrelsen äger inte kännedom om att några åtgärder skulle ha vidtagits för att även nykterhetsvårdsdelen av kontrollstyrelsens register skall föras in i RI. *Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet* vitsordar kontrollstyrelsens uppgifter. I kontrollstyrelsens straffregister ingår även vissa data som ej hör till ett brottsregister. Samarbetsorganet har hittills utgått ifrån att dessa data bör ingå i ett ADB-system men tillföras andra delsystem inom RI eller läggas utanför RI. Vad körkortsutredningen anfört om att sådana data behövs i körkorts-förfarandet gör det angeläget att ADB-system för nykterhetsvårdsdata utvecklas samtidigt som system för straffuppgifter.

Körkortsutredningens uppgifter om att de belastningsdata, som har betydelse i körkortshänseende och som skall ingå i RI, kommer att lämnas från RI till körkortsmyndigheterna i form av maskinellt framställda registermeddelanden — alltså inte som hittills i form av skriftlig information från domstolar, åklagare, polismyndigheter m. fl. direkt till körkortsmyndigheterna — har föranlett kommentarer från *länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands och Västerbottens län*. Den sistnämnda hävdar att i princip fordras avskrift av dom, strafföreläggande o. d. Regelmässiga utdrag av centrala register framstår i vart fall som helt otillräckliga som underlag för den praktiska handläggningen av körkortsärenden. Länsstyrelserna i Stockholms och Östergötlands län anför liknande synpunkter.

Remissinstanserna har inte framfört några synpunkter på utredningens förslag i fråga om *uppgiftsskyldigheten till det egentliga körkortsregistret*.

## **V. Sekretess, rehabiliteringsregler och avskiljande av uppgifter ur registret**

### *Utredningen*

Någon sekretessbeläggning förekommer f. n. inte, utan alla uppgifter i körkortsregistren är offentliga. Den som önskar kan alltså ta del av en körkortsinnehavares samtliga belastningar i körkorts-hänseende. Detta gäller även sådana uppgifter som är sekretessbelagda i andra register, t.ex. kriminell belastning och nykterhetsbelastning. Med den föreslagna uppdelningen av körkortsregistret på en belastningsdel, som registreras inom RI, och återstoden, som bildar det egentliga körkortsregistret, blir det tänkbart att behandla de båda delarna av registret olika i sekretessavseende.

Det skäl som framför allt kan åberopas för sekretess när det gäller

belastningsuppgifter i registret är hänsynen till den enskildes privatliv. Detta skäl är i och för sig lika starkt när uppgifterna hämtas ur körkortsregistret som när samma uppgifter tas ur kriminalregistret, rikspolisstyrelsens personregister eller kontrollstyrelsens straffregister, där de är sekretessbelagda. Detta förhållande accentueras ytterligare om, såsom nu föreslås, dessa uppgifter inte längre skall ingå i det egentliga körkortsregistret utan hämtas från RI, där de lagras gemensamt för nämnda sekretessbelagda register och körkortsregistret. Med oförändrade sekretessregler skulle resultatet bli att sekretessen blir beroende av det ändamål som uppgiften begärs för. Även enskild skulle alltså kunna få tillgång till sekretessbelagda uppgifter ur kriminalregistret, rikspolisstyrelsens personregister eller kontrollstyrelsens straffregister, om han blott begärde dem via körkortsregistret. Detta skulle inte vara tillfredsställande.

Skälen mot sekretessbeläggning är främst hänsynen till trafiksäkerheten och kontrollen över körkortsmyndigheterna.

Skälen för att belastningsuppgifterna skall vara sekretessbelagda i registret synes överväga. Det sagda avser närmast innehållet i allmänna kriminalregistret, rikspolisstyrelsens personregister och kontrollstyrelsens straffregister. I fråga om övriga uppgifter som enligt vad som föreslås skall registreras i RI för körkortregistrets räkning, dvs. i stort sett trafikförseelser som föranlett längre straff än 25 dagsböter, är skälen för sekretess mindre starka. Det skulle emellertid kunna ge en ofullständig och felaktig bild av körkortsinnehavares lämplighet, om man finge reda på de lindrigare förseelser han begått men inte sådana som har större betydelse för trafiksäkerhetsbedömningen. Sekretess bör därför i princip gälla även för dessa belastningsdata. Det sagda gäller endast när uppgifter önskas ur registret. Har uppgifter däremot lämnats för att ingå i akten till ett ärende är de i princip offentliga.

Vissa uppgifter av belastningskaraktär kommer att stå kvar i körkortsregistret. Detta gäller anmälan från länsläkare, meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK samt annan icke författningsreglerad anmälan eller framställning. Dyliga uppgifter förekommer förhållandevis sällan, f. n. ca 3 000 om året. Även om dessa uppgifter kan vara graverande för den enskilde finns inte tillräcklig anledning att enbart för dem införa särskilda sekretessregler för det i övrigt offentliga körkortsregistret.

Beträffande vissa register finns s. k. rehabiliteringsregler, som innebär att en belastningsuppgift inte längre lämnas ut sedan viss tid förflutit från förseelsen. I allmänna kriminalregistret är huvudregeln att i registerutdrag inte tas med anteckning om dom etc. sedan tio år förflutit från den dom eller det beslut som anteckningen avsett. För polisregister m. m. gäller i princip samma rehabiliteringsregel i fråga om upp-

gift till enskild. För kontrollstyrelsens särskilda straffregister är rehabiliteringstiden fem år. Någon rehabiliteringsregel finns inte för körkortsregistret. I praktiken förekommer dock ofta viss begränsning.

Från trafiksäkerhetssynpunkt synes det inte nödvändigt att ta hänsyn till förseelser och brott etc. som ligger långt tillbaka i tiden, i varje fall inte om flera år förflutit utan att något inträffat som föranlett anteckning. En rehabiliteringstid synes därför böra införas även för utlämnande av uppgifter för körkortsändamål, åtminstone såvitt rör RI.

Frågan har nära samband med trafikmålskommitténs arbete. Den bör inte prövas förrän dess förslag föreligger.

Körkortsinnehavare skall enligt nu gällande regler (75 § VTK) avföras ur registret när tillförlitlig uppgift vunnits om att han avlidit eller då 90 år förflutit från hans födelse. Särskilda regler om avskiljande av uppgifter ur registret finns i nämnda stadgande också för vissa andra fall, men dessa regler blir överflödiga i ett centralt körkortsregister.

Med det system som nu föreslås kommer uppgifter om bl. a. samtliga dödsfall att levereras till det centrala körkortsregistret från länsstyrelsernas befolkningsregister. Anledning saknas därför att behålla den nuvarande nittioårsregeln, som i och för sig är oegentlig, eftersom körkortsinnehavaren har kvar rätten att föra körkortspliktigt fordon. Regeln bör därför utgå.

Särskilda bestämmelser måste dock finnas beträffande personer som flyttat från Sverige. Anteckningarna i registret beträffande dessa bör finnas kvar till dess de blir inaktuella. Det måste dock finnas regler som gör det möjligt att avföra utflyttade personer efter viss tid, eftersom man beträffande dessa i allmänhet inte kan räkna med att få uppgift om dödsfall. Regeln om avförande ur registret av körkortsinnehavare som fyllt 90 år bör därför stå kvar för dem som emigrerat eller av annat skäl inte finns kyrkobokförda i Sverige.

#### *Remissyttrandena*

Flertalet remissinstanser behandlar inte närmare utredningens förslag beträffande sekretessbeläggning. Riksåklagaren, statistiska centralbyrån och samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet tillstyrker förslagen.

Rikspolisstyrelsen anser, som tidigare angetts, att anmälan från länsläkare, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK och meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK skall intagas i RI i stället för att noteras i körkortsregistret. Orsaken är tveksamhet om nyssnämnda uppgifter, som har stora likheter med belastningsdata i RI, bör vara tillgängliga för allmänheten, något som de automatiskt blir om körkortsregistret förutsätts vara offentligt.

Vad utredningen anfört om rehabiliteringsregler berörs

något utförligare än förslagen om sekretess. Man är enig om att sådana regler behövs. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller att rehabiliteringsreglerna för körkortsregistret bör utformas med beaktande av körkortsmålets särskilda karaktär. *Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet* anför att uppbyggnad av andra än provisoriska system för ett delregister inom RI över kriminella belastningar som har betydelse i körkortshänseende inte lämpligen bör börja förrän rehabiliteringsregler bestämts. Samarbetsorganet tillägger att man får mycket dyra system om man liksom nu skall behålla information i registren under lång tid.

I övrigt uppehåller sig remissinstanserna vid specialfrågor av mindre principiell karaktär.

Remissinstanserna har inte särskilt kommenterat frågan om avskiljande av uppgifter ur registret.

## VI. Registeruppgifternas tillgänglighet

### *Utredningen*

De uppgifter inom RI som har betydelse i körkortshänseende och som enligt förslaget skall vara sekretessbelagda bör vara tillgängliga för polis, åklagare, domstolar och tullverket. Även körkortsmyndigheterna behöver uppgift om de sekretessbelagda belastningarna. Likaså har statens trafiksäkerhetsverk och socialstyrelsen behov av vissa sekretessbelagda uppgifter.

Registrerade uppgifter bör även om de är sekretessbelagda kunna ligga till grund för statistiska undersökningar av betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. Det bör alltså vara möjligt att lämna ut uppgifter ur registret för sådana ändamål, dock utan att körkortsinnehavarens namn anges.

För meddelande av trafiktillstånd för yrkesmässig trafik behöver länsstyrelser och trafiknämnder tillgång till uppgifter som belyser sökandens erfarenhet och lämplighet. Polismyndigheterna, som verkställer utredningen, bör även för detta ändamål få inhämta uppgift om sekretessbelagda körkortsbelastningar från RI beträffande personer som söker trafiktillstånd. Detsamma bör gälla för transportnämnden i fråga om dess tillståndsgivning.

I övrigt bör befogenhet finnas att medge utlämnande av sekretessbelagda uppgifter för vetenskapliga ändamål och när de begärs av utländsk myndighet.

Medgivande eller samtycke från enskild bör i princip inte föranleda att uppgifter beträffande honom själv lämnas ut.

Beträffande de icke sekretessbelagda uppgifterna gäller de vanliga offentlighetsreglerna. Den som så önskar bör alltså få ta del av dem.

I vissa fall är behovet av snabb tillgång till data stort. Polisen behöver

omedelbar tillgång till uppgifter främst i den yttre tjänsten, t. ex. i samband med trafikkontroller, annan trafikövervakning, utredning på platsen för en just inträffad trafikolycka samt vid utfärdande av ordningsföreläggande. Också tullverket har behov av att snabbt kunna få uppgifter ur registret. Länsstyrelserna måste som körkortsmyndigheter i vissa fall fatta beslut så snabbt att uppgift behövs praktiskt taget omedelbart. Registrerade uppgifter kan också snabbt behövas av domstolar, åklagare, banker, posten, affärer, restauranger, bilfirmor m. fl. för skilda ändamål, bl. a. från legitimations- och kontrollsynpunkt.

Utredningen finner att ett centralt register bör organiseras så att praktiskt taget samtliga uppgifter i registret kan utlämnas omedelbart.

För att fördelarna med ett centralt register skall kunna utnyttjas till fullo måste uppgifter kunna lämnas i princip när som helst under dygnet. Körkortsregistret bör alltså vara dygnsbevakat.

#### *Remissyttrandena*

Flertalet remissinstanser kommenterar inte direkt utredningens förslag rörande registeruppgifternas tillgänglighet. Indirekta instämmanden eller godtaganden ligger dock i remissinstansernas allmänna ställningstaganden till utredningens huvudförslag om inrättandet av ett centralt ADB-register.

*Tjänstemännens centralorganisation* understryker betydelsen av rätts-säkerhetsaspekterna. Organisationen har i olika sammanhang framhållit att individuella uppgifter i skilda register måste behandlas med stor akt-samhet och sålunda inte utlämnas till annan myndighet än den som samlat in dem. Vidare har man framhållit som självklart att uppgifter inte bör kunna försälgas för kommersiellt bruk. Förslag måste alltså framläggas som ger garantier för att körkortsregistrets innehåll inte blir åtkomligt för obehöriga.

## **VII. Registrering och handläggning av ärenden rörande utländska körkort**

### *Utredningen*

Enligt 37 § 1 mom. VTF har innehavare av utländska körkort med-givits rätt att på vissa villkor föra motorfordon här i landet. Bestäm-melser härom finns i kungörelsen (1962: 277, ändrad 1967: 861) om godkännande av vissa utländska körkort och kungörelsen (1956: 522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sve-rige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkän-nande av körkort samt av registrering av motorfordon m. m.

F. n. saknas skyldighet för myndighet att till länsstyrelse anmäla be-lastningar beträffande innehavare av utländskt körkort.

Det måste enligt utredningen anses vara ett angeläget önskemål från trafiksäkerhetssynpunkt att möjligheterna till kontroll av och ingripande mot innehavare av utländska körkort vidgas. Införs regler om utvidgad underrättelseplikt, varom förslag framställdes av överståthållarämbetet år 1966, får man också bättre underlag för prövning av ansökningar om svenskt körkort från innehavare av utländskt körkort.

För att möjliggöra en samordnad redovisning bör anmälningar avseende utländska körkort och därav föranledda beslut registreras centralt.

Information kan från registret lämnas direkt till körkortsmyndighet allt eftersom den inkommer på samma sätt som föreslagits beträffande svenska körkort.

Tillämpningen av 1956 och 1962 års författningar vållar enligt uppgift länsstyrelserna en hel del problem. Eftersom forumregler saknas, uppkommer ofta fråga om vilken länsstyrelse som skall meddela beslut. Starka skäl talar för att handläggningen av hithörande ärenden knyts till en myndighet. Härigenom uppnås ett mera rationellt handläggningsförfarande, bl. a. en enhetligare tillämpning och säkerhet om rätt forum. Länsstyrelsen i Stockholms län torde ha den största erfarenheten av ärenden rörande utländska körkort. Utredningen föreslår därför att handläggningen av samtliga ärenden överförs till denna länsstyrelse.

F. n. saknas uttryckliga bestämmelser om polis- och åklagarmyndighets rätt att omhänderta utländskt körkort eller motsvarande tillstånd. Utredningen anser att rätt att omhänderta utländskt körkort bör finnas.

#### *Remissyttrandena*

*Trafikmålskommittén* menar att en centralisering till länsstyrelsen i Stockholm av beslutsfattande självfallet skulle möjliggöra en enhetligare rättstillämpning. Emellertid medför förslaget stora svårigheter för den enskilde, varför kommittén avstyrker. Redan nu är det svårt för en utlänning med bristande kunskaper i svenska språket att få sin rätt tillgodosedd.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* uttalar sin tillfredsställelse över förslaget till förbättrade kontrollmöjligheter men finner förslaget om centralisering av ingripandena till länsstyrelsen i Stockholms län tveksamt av flera skäl. Hittills har grunden för ingripandena i regel endast varit trafikonykterhet. Genom att de judiciella myndigheterna åläggs underrättelseskyldighet också i fråga om utländska körkortsinnehavare kan ärendemängden väntas öka högst betydligt och alltför mycket betunga länsstyrelsens (länsrättens) personalresurser. Vid ingripanden av annan grund än trafikonykterhet föreligger erfarenhetsmässigt behov av personlig kontakt mellan återkallelsemyndigheten och den enskilde. Detta underlättas om ingripanden mot utländska körkortsinnehavare handläggs av länsstyrelsen i det län, där utlänningen är mantalsskriven.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser inte heller förslaget om centralisering till Stockholms län vara en fördel för den enskilde körkortsinnehavaren. Ärenden rörande återkallelse av körkort kommer efter den 1 juli 1971 att handläggas av länsrätt. Detta kommer att medföra ökade möjligheter till muntlig förhandling.

### VIII. Val av nytt registreringssystem

#### *Utredningen*

Enligt direktiven skall någon form av central registrering införas. Vidare skall klarläggas i vilken omfattning ADB-teknik bör komma till användning. Tre olika alternativ kan komma i fråga, nämligen dels ett helt manuellt centralt register, dels ett helt ADB-baserat centralt register, dels ett centralt register som delvis är manuellt och delvis datamaskinellt.

En väsentlig olikhet mellan ett manuellt system och ett datamaskinellt ligger i snabbheten. Ett manuellt register synes inte ständigt kunna lämna upplysningar tillräckligt snabbt för att registret skall kunna på ett önskvärt sätt utnyttjas i polisens trafik kontroll. Så är däremot fallet med ett register som placeras på datamaskin. Ett sådant register kan med lämpliga kommunikationsanordningar och lämplig utrustning i övrigt ge polisen omedelbar tillgång till uppgifter.

Information kan överföras till eller hämtas från ett ADB-baserat register även på längre distanser. Medelst terminaler i form av fjärrskrivmaskiner, radskrivare eller bildskärmar kan alltså även den som befinner sig på långt avstånd från själva datamaskinen hämta uppgifter från denna eller föra in uppgifter i det datamaskinella registret utan direkt medverkan av personal vid maskinen. Som förbindelse används det allmänna telefon- eller telexnätet eller särskilt uppkopplade linjer. Kommunikationslinjerna kan kopplas direkt till datamaskinen. I större maskinanläggningar kan vanligen ett stort antal kommunikationslinjer användas samtidigt.

Mellan skilda datamaskiner kan direkt förbindelse, s. k. datamaskinell förbindelse, anordnas. Genom en sådan förbindelse kan en maskin, under pågående arbete för att t. ex. besvara en förfrågan, hämta data från en annan maskin.

Även i fråga om funktionssäkerheten synes ett ADB-register vara att föredra. Ett ADB-register ger rationaliserings- och effektivitetsvinster av olika slag för olika myndigheters arbete. Vidare öppnas möjligheter att genom statistiska och andra undersökningar få fram bättre underlag än f. n. för trafiksäkerhetsarbetet.

En kostnadsjämförelse mellan de båda systemen ger inte klart utslag

till förmån för någotdera, men det kan med hänsyn till de tidigare anförda omständigheterna knappast råda någon tvekan om att körkortsregistret bör vara datamaskinellt.

Om registret delas upp på en manuell och en datamaskinell del, behöver i den datamaskinella delen inte ingå mera än de uppgifter som polisen och andra bör ha omedelbar tillgång till samt möjligen också uppgifter som krävs för statistiska och andra undersökningar. Detta innebär emellertid, eftersom huvuddelen av belastningarna skall hämtas från RI, att det endast blir ett fåtal anteckningar som inte behöver finnas i den datamaskinella delen. Med hänsyn bl. a. härtill torde det inte finnas skäl att närmare undersöka frågan om en uppdelning av körkortsregistret på en manuell och en datamaskinell del.

De krav, som framför allt körkortsmyndigheterna och polisen ställer på omedelbar tillgång till uppgifter ur registret, gör det nödvändigt att praktiskt taget samtliga data lagras i direktåtkomstminnen. Registret bör därför ligga på direktåtkomstminnen.

Ett centralt körkortsregister kommer att ha nära beröring med andra dataregister, nämligen register som skall ingå i RI, ett eventuellt centralt befolkningsregister och det av riksdagen i princip beslutade bilregistret. En samordning på samma datamaskinanläggning kan väntas minska antalet dubbelregistreringar samt spara dyrbart minnesutrymme och andra delar av anläggningen.

Polisens terminalförbindelser med RI är självfallet ett skäl för samordning mellan RI och körkortsregistret. Men dessa förbindelser kan utan svårigheter användas även för förbindelser med ett körkortsregister på annan datamaskin. Vid arbetet med RI har man också utgått från att ett särskilt körkortsregister skall finnas utanför RI.

Något centralt befolkningsregister finns f. n. inte. Förberedelsearbete pågår dock för ett sådant register på ADB-basis. Även om ett centralt befolkningsregister skulle upprättas inom överskådlig tid, är det dock i hög grad osäkert om man behöver ställa så stränga krav på ett maskinsystem för befolkningsregistret som på en anläggning för körkortsregistret. En samordning kan leda till en onödig fördyring av driften av befolkningsregistret och vidare leda till ett datasystem som skulle inrymma en mycket stor mängd data utan inbördes samband. Skulle ett centralt befolkningsregister inrättas och läggas på direktåtkomstminnen kan samordning ske genom att persondata inte registreras i körkortsregistret utan i varje konkret fall hämtas från befolkningsregistret.

För en samordning med bilregistret talar — förutom sambandet mellan ägarregister och ett register över körkortsinnehavare — även den omständigheten att polisen snabbt och samtidigt kan få uppgifter ur båda registren. Härtill kommer att riksdagsbeslutet om bilregistret innebär bl. a. att länsstyrelserna, som skall svara för bilregistreringen, kommer att få terminalförbindelser med det centrala bilregistret. Ett ge-

mensamt nyttjande av detta förbindelsenät måste innebära en väsentlig besparing. Övervägande skäl talar för en samordning mellan bil- och körkortsregister i den formen att de placeras på samma datamaskin-anläggning. En sådan samordning ger inte anledning till annan bedömning beträffande lokalisering av anläggningen än den som redan förut-satts för bilregistret — dvs. utom Stockholmsområdet.

Datamaskinell förbindelse bör vidare finnas mellan körkortsregistret och RI. Sådan förbindelse avses ändå finnas mellan RI och bilregistret och bör kunna användas även för körkortsregistret, möjligen under förutsättning av en viss utökning av kapaciteten. Om ett centralt befolk-ningsregister inrättas och persondata för körkortsregistrets räkning skall hämtas därifrån, måste datamaskinell förbindelse finnas även med be-folkningsregistret.

Vanliga offentlighetsregler skall gälla beträffande de icke sekretess-belagda uppgifterna i körkortsregistret, dvs. person- och körkortsdata i det egentliga körkortsregistret liksom de belastningsdata, som skall registreras där. I ett datamaskinellt register finns emellertid uppgifterna inte i skriftlig form på ett registerkort. Därför krävs mera kvalificerad medverkan av den myndighet från vilken man vill få upplysning.

Med hänsyn till att körkortsregistrets egentliga syfte är att tillgodose trafiksäkerheten bör registret organiseras så att i första hand polis, länsstyrelser och övriga organ med trafiksäkerhetsuppgifter får tillgång till data ur registret. Länsstyrelserna och trafiksäkerhetsverket, som föres-lås som central registermyndighet, bör ha förbindelse med registret via bildskärmar. Polisen och tullen beräknas också få möjlighet att ord-na terminalförbindelse med registret. Övriga myndigheter som behöver uppgifter kan inhämta dem genom framställning till registermyndig-heten skriftligen, muntligen eller per telefon. I vissa fall kan även över-lämnande av magnetband eller håltremsa förekomma. Även förbindelse via terminal kan tänkas om en myndighet har sådan.

Allmänhetens rätt att ta del av offentliga uppgifter måste också till-godoses. I princip kan detta tillgå så att allmänheten får beställa upp-gifter ur registret från körkortsmyndighet och eventuellt annan myn-dighet, som har lämplig terminalförbindelse med registret, eller direkt från den centrala registermyndigheten. Man bör även kunna få upplys-ning muntligen eller per telefon från dessa myndigheter. Vid mer om-fattande krav på uppgifter, som fordrar särskild bearbetning, kan dock vissa begränsningar erfordras. För sådana bearbetade uppgifter bör det vidare vara möjligt att ta ut en kommersiell avgift. Sådan avgift bör också kunna tas ut av statlig myndighet i vissa fall.

*Remissyttrandena*

Flertalet av de remissinstanser, som yttrat sig i körkortsregisterfrågorna, godtar utredningens förslag om ett centralregister på ADB-basis och accepterar därvid i regel utredningens motiveringar eller lämnar dessa utan erinran.

*Statistiska centralbyrån* framhåller att utredningens principförslag avseende körkortsregistret inte behandlar de ADB- och datatekniska problemen på något mer detaljerat sätt utan mera allmänt belyser de nya möjligheter som öppnar sig för ett register som lagras på direktåtkomstminnen och kommunikation via bildskärmar samt skrivmaskins-terminaler. Centralbyrån pekar på att t. ex. direktkommunikation dator till dator är en ännu inte färdigutvecklad teknik, som under de närmaste åren kan visa sig svårigenomförbar. Om avståndet mellan datorerna är stort kan också kostnaden för en sådan informationsöverföring för närvarande bli hög. Problem kan vidare uppstå om man önskar använda samma terminal till mer än en databas med kanske helt olika datorsystem. Bl. a. kan systemutvecklingskostnaden bli större än beräknat. Det kan vidare visa sig att man t. ex. inte omedelbart kan förvänta sig att samtidigt ha direktåtkomst till både körkortsregistret och RI-systemet med registren på olika datorsystem.

Några remissinstanser har redovisat synpunkter i frågor rörande allmän uppläggning av ett centralt register och samordning med andra register. *Riksrevisionsverket* framhåller att en kompletterande utredning bör göras varvid bör bedömas lämpligheten av integrering mellan körkorts- och personregistret och en sammankoppling med bilregistret.

*Statskontoret*, *statistiska centralbyrån* och *bilregisterutredningen* tillstyrker en samordning av bilregistret och körkortsregistret på samma maskinanläggning med hänsyn till påtagliga personalmässiga och rationaliseringsmässiga fördelar.

**IX. Organisationen av ett centralt körkortsregister***Utredningen*

Utredningen utgår från att länsstyrelserna fortfarande skall vara körkortsmyndigheter. Övervägandena om organisationen begränsas följaktligen i första hand till frågan om vilken myndighet som skall ha ansvaret för registret, dvs. vara central registermyndighet.

De uppgifter som bör ankomma på den centrala myndigheten kan sammanfattas så att det bör åligga myndigheten

att föra ett centralt körkortsregister och enligt särskilda bestämmelser lämna uppgift ur detta,

att medverka vid upprättande av ansökningsblanketter för körkort,

att meddela föreskrifter och anvisningar i fråga om sättet för lämnande av uppgift till körkortsregistret, för annan myndighets införande av uppgift i detta och för myndigheternas inhämtande av uppgifter från registret,

att främja en enhetlig tillämpning av bestämmelser angående körkortsregistrering,

att ta initiativ till rationaliseringar och förbättringar beträffande körkortsregistrering,

att leda samarbetet med andra myndigheter i frågor som rör registrering av körkort,

att fastställa formulär och blanketter avsedda för uppgifter, som skall registreras i eller hämtas från körkortsregistret,

att ansvara för det system- och programmeringsarbete som krävs för registret,

att planera och handha utbildning inom sitt verksamhetsområde samt

att i övrigt handlägga allmänna frågor rörande registrering och tillverkning av körkort.

Om den maskinella utrustningen placeras hos myndigheten bör denna även svara för drift och underhåll.

Den centrala myndighetens rätt att meddela föreskrifter och anvisningar avser endast registreringstekniken men bör inte avse tillämpningen av bestämmelser angående prövning av körkortsärenden. I denna del bör körkortsmyndigheterna liksom hittills bära hela ansvaret.

Avgörande vid val av registreringsmyndighet är — om man utgår från någon befintlig myndighet — i vilken utsträckning myndighetens verksamhetsområde anknyter till de uppgifter som enligt vad ovan angivits åligga den centrala registermyndigheten.

Att den centrala registermyndigheten skall föra ett centralt register behöver inte innebära att en datamaskin placeras hos myndigheten. Maskinutrustningen kan i princip placeras var som helst under förutsättning att lämpliga förbindelselinjer till bl. a. polisen och körkortsmyndigheterna kan ordnas samt att myndigheten har möjlighet att utöva en effektiv kontroll över verksamheten. Inte heller är behovet av uppgifter ur registret av någon väsentlig vikt när det gäller att bestämma var ansvaret för det centrala registret skall ligga.

Eftersom körkortsregistreringens viktigaste syfte är att vara ett hjälpmedel i trafiksäkerhetsarbetet blir de myndigheter som främst kommer i fråga för centrala ledningsfunktioner trafiksäkerhetsverket och rikspolisstyrelsen. Organisatoriskt och funktionsmässigt ligger trafiksäkerhetsverket närmare till än rikspolisstyrelsen att svara för körkortsregistreringen. Verket har de administrativa förutsättningarna att klara de uppgifter i övrigt som skall åvila den centrala myndigheten. Härtill kommer att trafiksäkerhetsverket enligt principbeslut av riksdagen skall vara huvudman för det centrala bilregistret. Om körkortsregistret, som

utredningen förordar, placeras på samma datamaskin som bilregistret talar starka skäl för att de båda registren har samma huvudman.

På grund av det anförda förordas att trafiksäkerhetsverket blir central registermyndighet. Verket föreslås också ha ansvaret för tillverkningen och det formella utfärdandet av körkortet.

I fråga om vem som skall svara för drift och underhåll föreslår utredningen samma lösning som för bilregistret eftersom de båda registren förutsätts ha gemensam maskinanläggning.

#### *Remissyttrandena*

Flertalet remissinstanser uttalar sig inte i organisationsfrågorna beträffande körkortsregistret. De allmänna godtaganden av huvudprinciperna i utredningens förslag, som präglar de flesta remissinstansernas yttranden, får anses innefatta ett accepterande av förslagen även på denna punkt. *Statskontoret, länsstyrelsen i Örebro län och Näringslivets trafikdelegation* tillstyrker uttryckligen att statens trafiksäkerhetsverk blir central registermyndighet.

### **X. Övergången till ett centralt körkortsregister**

#### *Utredningen*

Det system för utbyte av nuvarande körkort som utredningen föreslår förutsätter att ett centralt register redan finns. Med hänsyn till bristerna i det nuvarande systemet är det angeläget att det centrala registret byggs upp snarast möjligt.

Persondata skall hämtas från länsstyrelsernas befolkningsregister eller, om ett centralt befolkningsregister kommer till stånd, från detta. Överföringen av persondata från länsstyrelsernas befolkningsregister som finns lagrade på magnetband kan på datamaskinell väg ske enkelt och på kort tid.

För att få till stånd en anknytning mellan personnummer och körkortsnummer för ca en miljon registerkort, som saknar person- eller folkbokföringsnummer för körkortsinnehavarna, föreslår utredningen att felande personnummer inhämtas samtidigt med en av bilregisterutredningen planerad förfrågan till fordonsägarna.

Körkortsdata och de belastningsdata som inte skall föras i RI måste hämtas från de nuvarande körkortsregistren, de senare i den mån rehabiliteringsregler inte införs som gör det onödigt. Den i och för sig enklaste metoden för överföring av dessa data torde vara att utnyttja bildskärmsterminaler. Med hjälp av dessa kan uppgifter från registerkortet matas direkt in i datamaskinen. Terminaler för överföring av körkortsdata torde emellertid kunna installeras tidigast år 1972, dvs. samma år som bilregistrets terminaler kan beräknas bli tagna i bruk. På grund

av att överföringen blir mycket tidskrävande till följd av den stora mängden registerkort har övervägts om inte arbetet med överföringen av körkortsdata kan påbörjas tidigare.

Detta innebär emellertid att data från registerkorterna i stället för att överföras med bildskärmar måste stansas på hålkort eller hålremsa för överföring till magnetband. När den centrala dataanläggningen är klar att tas i bruk kan de sålunda lagrade uppgifterna föras över från magnetbanden till datamaskinen. Stansningen bör lämpligen ske på de datakontor som finns i varje länsstyrelse. Genom att på detta sätt förbereda överföringen av data torde åtskillig tid kunna vinnas. Överföringen av data i enlighet med det sagda bör påbörjas så snart som möjligt.

Med den skisserade överföringsmetoden torde arbetet med stansning av data från de nuvarande registerkorterna kunna påbörjas redan år 1971. Stansningsarbetet beräknas kunna vara slutfört år 1973.

Den slutliga sammanföringen av körkortsdata och persondata torde kunna ske år 1973. I samband härmed bör under överföringstiden inträffade förändringar uppdateras. För detta arbete bör bildskärmsterminaler kunna användas. Det centrala registret bör vara klart att tas i bruk samma år.

#### *Remissyttrandena*

*Länsstyrelsen i Stockholms län* finner de skisserade riktlinjerna för övergången till ett centralt ADB-register ändamålsenliga. *Statskontoret* anser att inhämtandet och överföringen av felande personnummer beträffande körkortsinnehavare bör ske på det av utredningen föreslagna sättet. *Bilregisterutredningen* pekar på möjligheterna till likformighet vid omlägningsförfarandet för bil- och körkortsregistren, exempelvis när det gäller överföring av registerdata från nuvarande register.

## **C. Körkortet**

### **I. Gällande bestämmelser m. m.**

Bestämmelser om körkort finns i huvudsak i 28—35 §§ VTF och i 62—75 §§ VTK. F. n. förekommer körkort med tre olika grader av behörighet, nämligen för bil, motorcykel och traktor. Bilkörkort gäller även för motorcykel och traktor. Den som har körkort för motorcykel får också köra traktor.

Enligt 27 § YTF krävs för att föra bil i yrkesmässig trafik förutom körkort för bil även trafikkort. Detsamma gäller i fråga om traktortåg. Buss — vartill räknas även fordonståg med fordon byggda för befordran av tillhoppa flera än åtta passagerare — får i sådan trafik föras endast av den som har trafikkort på vilket särskilt angetts att det berättigar därtill.

Formulär till körkort fastställs av Kungl. Maj:t (32 § 2 mom. andra stycket VTF). Enligt 70 § VTK skall körkort utformas i huvudsaklig överensstämmelse med bilaga nr 21 till VTK och därtill givna anvisningar. Blanketter till körkort tillhandahålls av trafiksäkerhetsverket och trycks på riksbankens sedeltryckeri.

Körkortet skall innehålla uppgift om körkortets littera (länsbokstav) och nummer, ange om körkortet avser bil, motorcykel eller traktor, upp- ta innehavarens namn och födelsedatum, ort och datum för utfärdande samt myndighetens underskrift och stämpel. I förekommande fall skall även finnas anteckningar om att körkortet intill den dag, då innehavaren fyller 18 år, gäller endast för lätt motorcykel och traktor samt om särskilda villkor som meddelats vid körkortets utfärdande eller erinran om att särskilda villkor meddelats. På blanketten finns utrymme för införande av ändrat namn m. m. På körkortet skall vidare dels innehavarens foto, dels beläggningsstämpel anbringas samt stämpelbeloppet antecknas. Sedan den 1 januari 1968 skall även innehavarens personnummer anges på körkortet. Körkortet skall vara av lämpligt kartongpapper eller papper fodrat med linneväv eller annat lämpligt material. Kortet skall kunna vikas på mitten. Måtten skall vara omkring  $12 \times 13$  cm. Fotot skall vara välliknande samt så beskaffat att det lämpligen kan anbringas på körkortet. Fotots format skall vara ca  $40 \times 50$  mm, dvs. detsamma som för passfoto.

Körkort och trafikort utfärdas av länsstyrelse.

Trafikkortet skiljer sig från körkortet bl. a. därigenom att det saknar foto men gäller å andra sidan endast tillsammans med körkort för bil. Formulär till trafikort fastställs av Kungl. Maj:t. I detta avseende gäller fortfarande kungörelsen (1937: 51) angående körkort och trafikort. På trafikortet anges utöver trafikortets nummer även innehavarens körkortsnummer. Om trafikortet gäller även för förande av buss, skall detta anges på kortet.

Duplettkörkort utfärdas när körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att det inte lämpligen kan användas. Även vid namnändring och i vissa andra fall kan duplettkörkort utfärdas. Duplettkörkort utfärdas efter ansökan hos den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Det skiljer sig från annat körkort därigenom att ordet "duplett" skall finnas på kortet. Bestämmelserna om duplettkörkort finns i 32 § 4 mom. VTF. Föreskrifterna i VTF äger motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av dupletttrafikort (27 § 3 mom. tolfte stycket YTF).

På grund av ofullständigheten hos nuvarande registrering finns ingen exakt beräkning av antalet gällande körkort och trafikort. Antalet gällande körkort för bil har emellertid uppskattats till omkring 3,1 milj. vid ingången av år 1968. Härtill kommer de körkort som gäller endast för motorcykel eller traktor. Antalet motorcykelkörkort torde knappast överstiga 50 000 och antalet traktorkörkort beräknas till högst 20 000.

Det sammanlagda antalet gällande svenska körkort torde enligt denna beräkning kunna uppskattas till högst 3,2 milj. Antalet trafik kort som gällde vid början av år 1968 har uppskattats till ca 230 000.

För att ge en uppfattning om de förändringar i körkortsbeståndet som kan väntas under den närmaste tioårsperioden har utredningen gjort vissa prognoser för utvecklingen av dels antalet körkorts innehavare, dels antalet tillverkade körkort. Det totala antalet körkorts innehavare år 1980 uppgår enligt det mest sannolika alternativet till ca 4.5 milj.

Totalt beräknas i genomsnitt 225 000 körkort komma att utfärdas årligen under tiden fram till år 1980.

## II. 1949 och 1968 års vägtrafikkonventioner samt 1967 års riksdagsbeslut om differentierade körkort m. m.

1949 års vägtrafikkonvention är konstruerad så att varje stat som ansluter sig till konventionen förbinder sig att godkänna körkort som utfärdats i annan konventionsansluten stat. Förutsättningen härför är dels att föraren uppfyller vissa krav i fråga om ålder, dels att körkortet överensstämmer med ett till konventionen fogat formulär. Enligt formuläret skall i körkortet anges fem olika fordonskategorier. Genom anbringande av sigill eller stämpel anges den kategori som körkortet avser.

Sverige är sedan 1952 anslutet till 1949 års vägtrafikkonvention. En ny vägtrafikkonvention har i november 1968 undertecknats av bl. a. Sverige. Denna är avsedd att ersätta 1949 års konvention.

1968 års vägtrafikkonvention är i fråga om körkortet konstruerad på principiellt samma sätt som den äldre konventionen. Anslutna stater åtar sig bl. a. att godta gällande nationellt körkort om innehavaren uppfyller ålderskraven 18 år för motorcykel, personbil och lätt lastbil samt 21 år för övriga fordonskategorier och om körkortet är utformat enligt vissa föreskrifter. Enligt dessa skall körkortet bestå antingen av ett ark i format A 7 (74 × 105 mm) eller av ett dubbelt eller tredubbelt ark, som kan vikas till det formatet. Färgen skall vara skär. Handlingen skall bära rubriken "Permis de conduire" och får dessutom ha motsvarande rubrik på andra språk. Två sidor av körkortet skall — utom i ett visst avseende som jag återkommer till — överensstämma med till konventionen fogat formulär. Enligt formuläret skall en sida på numrerade rader uppta: 1. efternamn, 2. förnamn, 3. födelsedag och födelseort, 4. adress, 5. utfärdande myndighet, 6. utfärdandecort och -dag samt 7. giltighetstid. På samma sida skall finnas ett foto av innehavaren samt myndighetens underskrift, stämpel eller sigill. Vidare finns utrymme för innehavarens namnteckning som dock får utelämnas. Formuläret innehåller fem bok-

stavs-betecknade fordonskategorier. Dessa är i huvudsak desamma som i 1949 års konvention, nämligen

A. Motorcykel.

B. Personbil och lätt lastbil, dvs. lastbil med högst 3 500 kg totalvikt, samt sådant fordon med tillkopplat släpfordon om släpfordonets totalvikt inte överstiger 750 kg. Släpfordonets totalvikt får dock vara större under förutsättning dels att den inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och dels att fordonens sammanlagda totalvikt är högst 3 500 kg.

C. Tung lastbil, dvs. lastbil med totalvikt som överstiger 3 500 kg, samt sådant fordon med tillkopplat släpfordon om släpfordonets totalvikt inte överstiger 750 kg.

D. Buss samt buss med tillkopplat släpfordon om släpfordonets totalvikt inte överstiger 750 kg.

E. Fordonskombination i vilken det dragande fordonet tillhör någon av kategorierna B, C eller D men som sammantagen inte faller under någon av dessa kategorier.

För varje kategori finns på körkortet ett utrymme för markering. Avsikten är att den utfärdande myndigheten skall ange vilken fordonskategori körkortet avser genom att sätta stämpel eller sigill i utrymmet för denna. Den nya konventionen tillåter emellertid att denna ordning helt utgår, om i stället en rad 8 införs på körkortet och på denna anges bokstaven eller bokstäverna för den eller de fordonskategorier som körkortet avser jämte en asterisk för varje kategori för vilken körkortet icke gäller. Formuläret innehåller också en sida med plats för anteckningar om förnyelse av körkortet. Den sidan får uteslutas. Konventionen ger fördragsslutande länder rätt att under vissa förhållanden omhänderta körkort utfärdat i annan stat men innehåller ingen regel om anteckning på körkortet av annan stat än den som utfärdat det. Körkortet skall utfärdas på det utfärdande landets språk och med latinska bokstäver eller med s. k. engelsk stil.

Körkort för traktor behandlas inte i konventionen.

1967 års riksdagsbeslut innebär att fem olika klasser av körkort skall finnas, nämligen en för traktor och fyra för motorfordon. Av de senare klasserna skall en avse motorcykel, en personbil och lätt lastbil upp till 3 500 kg totalvikt, en tung lastbil och en buss. Körkortet för tung lastbil och buss skall också berättiga till förande av bil i yrkesmässig personbefordran och med tillkopplat släpfordon, oavsett dess vikt. Den som har körkort för personbil och lätt lastbil måste däremot undergå särskilt prov för att få köra i yrkesmässig personbefordran eller med släpfordon som är tyngre än 750 kg eller, under vissa omständigheter, 1 500 kg. Sådant rätt skall anges på körkortet med särskild påteckning. — Körkortet för motorfordon skall också gälla för traktor och alla bilkörkortet även för motorcykel. Körkortet för tung lastbil skall gälla för alla

fordonsslag utom buss, medan busskörkortet skall gälla samtliga körkortspliktiga fordon. Som en följd av riksdagsbeslutet kommer det nuvarande trafik kortet att försvinna och ersättas av körkort för det fordon som används i den yrkesmässiga trafiken och, när det gäller innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil och rör sig om yrkesmässig personbefordran, körkort med påteckning att innehavaren har behörighet för sådan trafik.

För att den nya körkortsutformningen emellertid inte skall behöva ändras när 1968 års konvention träder i kraft föreslår utredningen att de nya körkorterna utformas i enlighet med denna.

Jag övergår nu till att redogöra för utredningens förslag samt för remissyttrandena i dessa delar.

### III. Förfalskningsskydd m. m.

#### *Utredningen*

Körkortets primära uppgift är att tjäna som bevis om att innehavaren är behörig att föra körkortspliktigt fordon. Körkortet är således i första hand en behörighetshandling, som det är angeläget att motverka förfalskning av. Kraven på att körkortet skall förses med ett effektivt förfalskningsskydd sammanhänger emellertid huvudsakligen med att körkortet i stor utsträckning tjänstgör även som legitimationshandling. Det kan ifrågasättas i vad mån hänsyn skall tas till denna funktion vid bestämmande av körkortets utformning. Principiellt riktigast vore att körkortet brukades endast som behörighetsbevis och att identifiering skedde genom en speciell legitimationshandling. Så länge det inte finns en allmän legitimationshandling torde det dock inte vara lämpligt att hindra att körkortet används som legitimationshandling. Den riktiga utvägen synes därför vara att utforma körkortet så att det även kan tjäna som en godtagbar legitimationshandling. Utredningens förslag bygger på förutsättningen att körkort också i fortsättningen skall tjäna som legitimationshandling samt att kraven på körkortets utformning skall fastställas med hänsyn även till denna funktion. I direktiven uttalades också att utredningen borde söka nå en lösning som så långt möjligt hindrar förfalskning.

F. n. förekommer två huvudtyper av identitetshandlingar, nämligen dels sådana som utgörs av identitetshandling med personuppgifter och ett på handlingen fäst foto, dels sådana som helt består av en fotografisk kopia av både foto och blankett med personuppgifter. Alla slagen av kort kan förses med laminering, dvs. bestrykas med eller fästas vid ett eller flera plastskikt.

De vanligaste metoderna för förfalskning av körkort är att fotot byts ut eller att vissa uppgifter i körkortet tas bort och ersätts med andra.

Statens provningsanstalt har konstaterat, att den typ av kort som helt består av en fotografisk handling är säkrast från förfalskningssynpunkt under förutsättning att fotopapperet är av speciellt slag och inte tillgängligt i allmänna handeln.

AB ID-kort, vari staten äger del genom AB Ceaverken, AB Atomenergi och postverket, har under hösten 1969 träffat avtal med postverket, Svenska bankföreningen, Svenska sparbanksföreningen och Sveriges jordbruksskaffebund om produktion av ett legitimationskort som i allt väsentligt är tillverkat enligt en metod, som innebär att handlingen i sin helhet utgörs av en fotografisk kopia av foto och originaltext. Kopian framställs på papper som är försett med speciell vattenstämpel. På båda sidor av kopian trycks ett sedelmönster i tre färger, varefter kortet lackas på framsidan och anbringas på en plastfolie. I kortet skall läggas in fluorescerande pigment som lyser vid bestrålning med ultraviolett ljus. En ytterligare möjlighet till säkring finns genom införandet av en radioaktiv isotop i kortet. Statens provningsanstalt har undersökt provkort av den typ som bolaget framställer och det papper som används för korten. Anstalten har uttalat att materialet med vissa smärre justeringar synes väl svara mot de krav som förordats.

I övrigt har såvitt utredningen kunnat utröna några metoder för förfalskningsskydd inte utvecklats av betydelse för körkortet. AB ID-korts metod ger ett gott förfalskningsskydd, som har accepterats för tillverkning av legitimationskort inom viktiga områden. Någon metod som är jämbördig med den finns f. n. inte.

Vissa nackdelar från körkortssynpunkt följer emellertid med AB ID-korts metod. Den innebär att körkortet inte kan färdigställas av den länsstyrelse som prövar ansökningsen. Det måste nämligen sändas till en särskild anläggning för tillverkning, vilket beräknas medföra att den tidpunkt då körkortssökanden får sitt körkort förskjuts med tre eller fyra arbetsdagar. Metoden innebär vidare att körkortet blir endast en fotografisk kopia av en originalhandling. Kopian kan emellertid göras till originalhandling genom att den förses med påskrift eller stämpel av utfärdande myndighet. Anteckning kan inte ske på körkortet. Vid ändring av behörigheten liksom vid vissa ändringar beträffande särskilda villkor måste därför utbyte ske. Körkortsbyte av sådana skäl uppskattas i det nya systemet till ca 20 000 om året. Också när körkortsinnehavare ändrar namn måste körkortet bytas ut. Dessa fall beräknas till drygt 40 000 om året. Den kostnad för körkortets tillverkning som uppstår genom den föreslagna skyddsmetoden — och som i princip bör betalas av körkortssökanden — uppgår i 1970 års prisläge till något över 7 kr. inklusive den mervärdesskatt som gäller fr. o. m. den 1 januari 1971. Härtill kommer kostnader för administration och kontroll. Vid byte av körkort får körkortsinnehavaren därutöver kostnader för nytt foto.

Det dröjsmål med körkortets utfärdande som förfalskningsskyddet

medför, nödvändigheten att i vissa fall byta ut körkortet samt en viss kostnadsökning i detta sammanhang för den enskilde torde inte vara av sådan betydelse att det angivna förfalskningskyddet inte bör införas. Det nya körkortet bör därför tillverkas enligt AB ID-korts metod. Någon isotopmärkning anses f. n. inte erforderlig. Finner man framdeles att isotopmärkning bör införas kan detta snabbt ske beträffande alla körkort som tillverkas därefter.

Den föreslagna tillverkningsmetoden för körkortet kräver en central anläggning. Enligt förslaget skall körkortet i samband med tillverkningen förses med den utfärdande myndighetens stämpel. Det är opraktiskt att för detta ändamål återsända körkortet till länsstyrelserna. I stället bör en myndighet svara för — eller ha tillsyn över — körkortstillverkning och utfärda körkortet genom att sätta sin stämpel på dem. Formellt kan detta få den formen att länsstyrelsen har att avgöra om körkort skall utfärdas eller ej, medan den andra myndigheten har att utfärda körkortet i överensstämmelse med länsstyrelsens beslut och därvid förse dem med sin stämpel. Den centrala myndighet som ligger närmast till hands för detta är statens trafiksäkerhetsverk. Utredningen föreslår därför att trafiksäkerhetsverket svarar för körkortens utfärdande.

Utredningen föreslår vidare att avtal träffas med AB ID-kort om tillverkning av körkortet och att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att övervaka tillverkningen. Verket måste för detta ändamål ha en organisatorisk enhet på tillverkningsstället. Med denna lösning saknas anledning att närmare utreda kostnaderna för tillverkning av körkortet i statlig regi.

Med den föreslagna organisationen är det inte nödvändigt att länsstyrelsen handlägger ärenden om utfärdande av körkort efter namnbyte eller i samband med periodisk förnyelse. Någon materiell prövning förekommer inte i dessa fall, varför sådana ärenden kan läggas direkt på trafiksäkerhetsverket.

Utredningens förslag kräver omfattande ändringar av förfarandet vid handläggning av körkortsärenden. Utredningen har presenterat ett principförslag för detta förfarande i det nya systemet. Mera ingående systembeskrivningar m. m. kommer att redovisas i ett slutbetänkande.

En allmän målsättning är att med bibehållande av nuvarande materiella regler i görlig utsträckning utnyttja de möjligheter till effektivisering, kostnadsbesparing och ökad snabbhet, som datatekniken erbjuder. Förenklingar i det nuvarande förfarandet eftersträvas. Väsentligt är vidare att fullgoda garantier för säkerhet skapas i det nya systemet. Stor hänsyn måste även tas till allmänhetens intressen. Förfarandet bör därför utformas så att allmänhetens besvär, kostnader och tidsspillan blir så små som möjligt.

Utredningens principförslag i fråga om förfarandet presenteras in-

gående med huvudvikten lagd på följande spörsmål, nämligen rekvisition av ansökningsblanketter m. m., lämplighetsutredning, fotots kvalitet, läkarundersökning, förarprov och länsstyrelses prövning, körkortets tillverkning och utfärdande, utlämning och avgiftsuppbörd, identitetsprövning m. m.

Frågan om utfärdandet av körkort kan i det nya systemet väckas på olika sätt. I allmänhet måste den enskilde ta initiativet. Så är fallet när sökanden inte tidigare haft körkort eller hans körkort återkallats liksom när körkortsinnehavare önskar körkort för högre behörighet. Även när vederbörandes körkort förstörts, skadats eller förkommit måste initiativet utgå från honom. Detta gäller däremot inte när särskilt villkor som bestämts vid utfärdande av körkort skall ändras eller upphävas. Givetvis kan också behov uppstå av att införa nytt villkor eller skärpa ett befintligt. I dessa fall tas initiativet i regel av körkortsmyndigheten.

Vissa gemensamma regler för förfarandena föreslås. Sökanden måste skriva sitt namn på körkortsunderlaget, vilket lämpligen kan ske vid ifyllande av ansökan. Foto måste också anskaffas och fogas vid körkortsansökan. Något slag av ansökan bör alltså alltid förekomma. Förfarandet i övrigt skiljer sig dock i flera hänseenden beträffande olika slag av ärenden. Utredningen har lämnat en ingående redovisning på denna punkt. För att den enskilde skall veta hur han skall förfara bör ansökningsblanketterna innehålla lämpliga anvisningar.

De olika krav som ställs kan bäst tillgodoses genom att texten till de handlingar som skall användas i förfarandet framställs så fullständigt som möjligt av datamaskinen redan i samband med att förfarandet inleds, varefter blanketterna sänds till sökanden. På detta sätt blir persondata korrekt ifyllda, varjämte förenkling ernås för intygsgivare och länsstyrelser, som inte behöver skriva ut sökandens namn m. m. på intyg eller körkortsunderlag. Det nuvarande personbeviset blir också onödigt. Likaså slipper man skaffa in utredning rörande mantalsskrivningen. Slutligen motverkar systemet risken för förfalskningar.

För att körkortet skall kunna fylla sin uppgift som behörighets- och legitimationshandling måste innehavarens identitet snabbt och säkert kunna fastställas med hjälp av körkortet. Härför krävs bl. a. att körkortet innehåller ett välliknande foto av innehavaren. De nuvarande körkortet, som kan innehålla inemot 50 år gamla foton, uppfyller inte detta krav. Även namnteckningen undergår förändringar under årens lopp. Om man inför namnteckning på körkortet — vilket utredningen föreslår — bör man därför se till att den inte blir för gammal. Skall foto och namnteckning på körkortet tjäna sitt syfte måste de bytas ut med vissa mellanrum. Någon annan praktiskt genomförbar metod för detta än att byta ut körkortet, dvs. föreskriva periodisk förnyelse, föreligger inte enligt utredningens mening.

Även andra omständigheter talar för en periodisk förnyelse av kör-

korten. Omloppstiden för obehörigen åtkomna duplettkörkort nedbringas. Skadade körkort blir utbytta. För körkortsinnehavarna innebär det även en fördel att alltid ha en aktuell legitimationshandling.

Redan önskemålet att körkortet skall utgöra en fullgod legitimations- och behörighetshandling samt de anförda omständigheterna synes utgöra tillräckliga skäl för att införa periodisk förnyelse av körkortet. Härtill kommer emellertid att en förnyelse skapar ökade möjligheter att införa någon form av periodisk förarkontroll.

Utredningen föreslår således att körkortet förnyas periodiskt.

När det gäller att bestämma den tid inom vilken körkortet skall förnyas spelar flera faktorer in. Om förnyelsen skall ske huvudsakligen för att möjliggöra en effektiv identitetskontroll bör körkortet bytas med jämna, inte alltför långa, mellanrum. Inte minst med hänsyn till kostnader och besvär för den enskilde och till den administrativa arbetsbelastningen anser utredningen tio år vara en lämplig tidrymd.

Förnyelse av körkort utan reell prövning kostar högst 15 kronor, som bör tas ut av den enskilde i form av en avgift.

Utöver de tidigare beskrivna körkortet skall finnas ett särskilt körkort för traktor. Traktorkörkort nämns inte i 1968 års konvention och kan därför utformas utan hänsyn till denna. Utredningen föreslår ett enkelt utförande och menar bl. a. att kortet inte behöver vara försett med foto. Samma förfarande som för det vanliga körkortet bör i tillämpliga delar användas även vid utfärdande av traktorkörkort. Vissa förenklingar kan dock ske med hänsyn till det enklare utförandet.

### *Remissyttrandena*

Utredningens förslag till åtgärder för att uppnå en hög grad av skydd mot förfalskning — sett från såväl legitimations- som trafiksäkerhetssynpunkter — har fått ett i stort sett positivt mottagande. Klart positiva ställer sig *riksåklagaren, postverket* — som anför att praktiska erfarenheter nu finns från liknande handlingar och att ingenting hittills kommit fram som rubbar tilltron till ifrågavarande framställningsteknik — *statskontoret, statens provningsanstalt, länsstyrelserna i Stockholm, Älvsborgs, Örebro och Västerbottens län, AB ID-kort, Svenska bankföreningen och Svenska sparbanksföreningen samt Tjänstemännens centralorganisation*. AB ID-kort påpekar dock att framställningstekniken förorsakar att sex arbetsdagar går åt från beslut om erhållande av körkort och tills sökanden kan hämta sitt körkort.

Andra remissinstanser anför mera allmänt att förslaget om förfalskningskydd tillstyrks eller att någon erinran inte föreligger.

Vissa instanser redovisar kommentarer eller avvikande förslag i särskilda delar. *Statens trafiksäkerhetsverk* ansluter sig i stort till förslagen om körkortets utformning men påpekar, att en viss alternativ metod för förfalskningskydd hos ett annat företag bör studeras närmare

innan beslut fattas om skyddsmetod för körkortet. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Blekinge län* uttrycker tillfredsställelse med förfalskningsskyddet men anför, att anteckning på körkortet om annat lands vägran att godkänna detsamma inte kan utföras i och med den föreslagna plastinbakningen.

*Trafikmålskommittén* anför, att de stränga kraven på säkerhet mot förfalskning till stor del grundas på att körkortet används som legitimationshandling och på att detta förhållande antas bestå. Detta leder till en komplicerad framställningsprocedur, och kommittén ifrågasätter om inte kraven är för högt ställda. Det föreslagna kortet blir inte heller läsbart i maskin och tillgodoser därmed inte de krav som ett — i många andra sammanhang planerat — maskinellt kontrollsystem ställer. *Riksrevisionsverket* anför, att körkortsutformningen motiveras av främst säkerhetsskäl. Kortet måste skyddas mot förfalskning i sin egenskap av dels behörighetshandling, dels identitetshandling. Vid bedömning av utformningen bör skiljas på dessa två funktioner, och det är motiverat att utföra en kostnads-nyttokalkyl för att kunna påvisa för- och nackdelar med olika utformningar av körkortet. Från trafiksäkerhetssynpunkt synes rimligt att ett visst förfalskningsskydd åstadkommes, men verket är inte övertygat om att körkortet i framtiden kommer att vara en lämplig allmän legitimationshandling. Verket vill därför inte oreserverat ansluta sig till tanken att även legitimationsaspekten måste påverka körkortets utformning utan föreslår, att även andra lösningar i identitetsfrågan övervägs.

Särskilda synpunkter har anmälts på att utredningen inte föreslagit skydd för traktorkörkortet. Sålunda anför *motorredskapsutredningen* att krav på körkort för traktor kan komma att föreslås för stora grupper av motorredskap och att traktorer och motorredskap med eller utan släpfordon blir allt vanligare trafikelement på vägar med allmän trafik. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* och *Motorbranschens riksförbund* anför liknande tankegångar.

När det gäller utredningens förslag till förfarandet i stort har några remissinstanser utan egentliga erinringar anført mera allmänna synpunkter. Andra tar i sina yttranden upp konkreta problem. I den mån det rör sig om detaljer synes det inte finnas behov att lämna någon redovisning.

*Statens trafiksäkerhetsverk* finner att förslagen i flera avseenden innebär förenklingar och mer rationella tillvägagångssätt, varför verket i stort sett ansluter sig till desamma. Samtidigt ifrågasätts dock om inte ytterligare förenklingar kan genomföras till fördel för främst de körkortssökande. Det föreslagna förfarandet medför att tiden mellan godkänt prov och utlämnande av körkort förlängs. För sökande som är beroende av körkort med utökad behörighet innebär denna väntetid olägenheter. Bland sökande som tidigare inte haft körkort kan liksom

nu fall av otillåten körning förekomma under denna tid. Ytterligare nackdelar är att förfarandet kräver personlig inställelse vid skilda myndigheter. Ett förfarande bör tillämpas så att den körkortssökande får sitt körkort i direkt anslutning till provet. Detta innebär att länsstyrelsen på det underlag utredningen föreslår, men med undantag av kompetensbeviset, fattar beslut innebärande antingen att körkort skall utfärdas — under förutsättning av godkänt körkortsprov — eller avslag på ansökan. Med endast smärre förändringar i utredningens förslag skulle stora fördelar för den enskilde kunna vinnas.

Andra mera översiktliga synpunkter har anmälts från *länsstyrelsen i Örebro län* och *trafikmålskommittén*, som likaså anser systemet komplicerat och antalet agerande myndigheter alltför stort.

Frågan om periodisk förnyelse av körkortet har beröring med förfalskningsskyddet och har också uppfattats så av flertalet remissinstanser. Från denna synpunkt har förslaget om förnyelse inte mött något motstånd. De flesta remissinstanserna är positiva till förslaget också av andra skäl. I sammanhanget anmäls emellertid en hel del olika synpunkter och önskemål.

Klart tillstyrkande ställer sig bl. a. *postverket*, *länsstyrelsen i Blekinge län* och *Svenska bankföreningen*. Önskvärdheten av någon form av förarkontroll vad avser trafikfärdigheter i samband med den periodiska förnyelsen av körkortet framhålls från många håll däribland *statens trafiksäkerhetsverk*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *motorredskapsutredningen*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Näringslivets trafikdelegation*.

*Statskontoret* och *trafikmålskommittén* är inte ense med utredningen om fördelarna med en periodisk förnyelse av körkortet. Sålunda anför *trafikmålskommittén* att förnyelsen otvivelaktigt kan innebära vissa fördelar men att kostnaderna härför är så höga att det från prioriteringssynpunkt finns andra trafiksäkerhetsområden som är mera angelägna. Kommittén anser i sammanhanget böra övervägas om det inte är möjligt att minska behovet av allmän körkortsförnyelse genom regler som i stället ger myndigheterna större möjligheter att i det enskilda fallet kräva förnyelse. *Statskontoret* anmäler en annan uppfattning än utredningen om motiven för periodisk körkortsförnyelse. Körkortet är i första hand en behörighetshandling och förnyelsekraven bör därför primärt betingas av förändringar i behörighetsförhållanden och identitetsuppgifter. En periodisk förnyelse bör således vara förenad med någon form av prövning av hälsa, trafikfärdigheter eller körskicklighet.

#### IV. Körkortens utformning och internationella giltighet

##### *Utredningen*

Nuvarande körkort avviker väsentligt från bestämmelserna i 1949 års vägtrafikkonvention. Eftersom reglerna om körkortets utformning i 1949 och 1968 års konventioner stämmer nära överens, kommer en anpassning till kraven i den nya konventionen samtidigt att innebära en bättre anpassning till kraven i den äldre. Utredningen utgår från principen att det svenska körkortet bör utformas enligt bestämmelserna i 1968 års konvention men föreslår i vissa avseenden avvikelser därifrån.

De motiv som föranlett möjlighet till dubbelt eller tredubbelt körkort föreligger inte i Sverige om utredningens metod godtas, varför enkelkörkort bör väljas. Enligt konventionen skall körkortet skrivas på stående format. För att få större utrymme kan man i stället skriva körkortet på liggande format. Liggande format bör kunna användas utan risk för att det nya körkortet inte godtas i andra länder.

Avsikten med konventionens föreskrift om radnumrering är att man med en internationellt gällande uppställning lätt skall kunna utläsa körkortets innehåll även i länder där man inte förstår det språk som körkortet är utfärdat på.

Uppgift om födelseort skall enligt konventionen finnas med. Uppgiften avser att underlätta identifiering av körkortsinnehavare. Eftersom det svenska körkortet föreslås innehålla personnummer behövs dock födelseorten inte för identifieringen. Att utelämna födelseorten torde vara en så obetydlig avvikelse från konventionen att den inte kan antas föranleda att körkortet underkänns i andra länder. Födelseorten bör således utelämnas.

Körkortsinnehavarens adress behövs inte i det nuvarande svenska körkortet. Något behov av att ha adressen i körkortet kommer inte heller att finnas i det nya systemet. Enligt konventionen skall emellertid adressen anges på körkortet. För att uppgiften skall fylla sitt ändamål bör varje adressändring antecknas på körkortet. Med det föreslagna förfalskningsskyddet måste körkortet då bytas ut, vilket skulle bli alltför kostsamt. Utredningen föreslår därför att adressen inte anges på körkortet.

Den utfärdande myndighetens namn och den ort där körkortet utfärdas bör anges på körkortet. Den tid då förnyelse senast skall ha skett bör också framgå genom att sista dagen därför anges.

För angivande av behörigheten skall, om ett enkelt kort väljs, det nya körkortet förses med en rad, där behörigheten utmärks genom bokstav eller bokstäver för den eller de fordonskategorier det omfattar. Behörighet att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik kan anges genom tillägg av ordet "TAXI" på samma rad. Det kunde i och

för sig vara lämpligt att på körkortets baksida ta in en förklaring av vilken behörighet som omfattas av resp. bokstav. Med hänsyn till att indelningen kan ändras synes detta dock inte tillrådligt.

På körkortet anges f. n. att behörigheten i fråga om motorcykel för den som inte fyllt 18 år gäller endast lätt motorcykel och traktor. Med den förordade framställningsmetoden skulle denna begränsning av behörigheten komma att anges på samtliga körkort, vilket inte är lämpligt. På grund härav bör uppgift om behörighetsbegränsningen för innehavare av motorcykelkörkort som inte fyllt 18 år utgå.

Förekomsten av särskilda villkor bör anges på körkortets framsida. Villkor som inte är sådana att de kan kontrolleras direkt av polisen, t. ex. skyldighet att vid vissa tidpunkter inge nytt läkarintyg eller nytt kompetensbevis, behöver däremot inte anges på körkortet. De kontrolleras enbart av länsstyrelsen. Genom att inte ta med dem på körkortet undviker man att körkort måste bytas ut vid ändring av sådana villkor. Om villkoret innebär skyldighet att bära glasögon bör det räcka att ordet "glasögon" anges på körkortet. I övrigt fall bör en hänvisning lämnas till den skrivelse vari villkoret finns intaget. En förklaring till angivelsens innebörd bör finnas på körkortets baksida.

Körkortet bör förses med den utfärdande myndighetens stämpel. Denna kan anbringas på körkortets undre del i anslutning till tillverkningen. Enligt konventionen behöver datum för utfärdande av körkortet inte anges. Datum kan emellertid lätt tas in i trafiksäkerhetsverkets stämpel, och utredningen anser lämpligt att så sker.

Hur körkortets nummer skall vara beskaffat anges inte i konventionen. Personnummer — som i samband med övergång till ADB-teknik kommer att användas som identifieringsbegrepp i olika register av betydelse i körkortssammanhang och även i bilregistret — kommer att användas för samma ändamål i körkortsregistret. Det bör därför likasom f. n. anges i körkortet. Körkortsnummer skall enligt konventionen anges närmast under de numrerade raderna, och den i konventionen angivna placeringen bör väljas.

#### *Remissyttrandena*

Alla instanser som uttalar sig om körkortens utformning och internationella giltighet är i princip positiva. Tillstyrkande utan särskilda kommentarer redovisas av bl. a. riksåklagaren, postverket, transportnämnden, riksrevisionsverket, länsstyrelserna i Stockholms, Örebro och Västerbottens län samt AB ID-kort, Näringslivets trafikdelegation, Svenska bankföreningen, Svenska sparbanksföreningen och Svenska transportarbetareförbundet.

Från många håll — däribland trafikmålskommittén, motorredskapsutredningen, Motororganisationernas samarbetsdelegation och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande — konstateras, att försla-

gen inte helt överensstämmer med konventionsbestämmelserna, vilket föranleder önskemål om ytterligare överväganden.

Klargörande text på körkortets baksida ifrågasätts. *Statens trafiksäkerhetsverk*, som i övrigt ansluter sig till förslagen, anser att det av körkortet bör framgå vad behörigheten omfattar och att en översättning av bokstavsbeteckningarna bör upptas på kortets baksida. Likaså bör på körkort A anges att behörigheten för den som inte fyllt 18 år omfattar endast lätt motorcykel och traktor. *Statens trafiksäkerhetsråd* anför enahanda synpunkter på körkort A, och *länsstyrelsen i Östergötlands län* anser att behörighetsinskränkingar av alla slag bör antecknas i klartext direkt på körkortets baksida.

## V. Indelning i olika körkortsklasser

### *Utredningen*

Av en jämförelse mellan riksdagsbeslutet och 1968 års konvention framgår att vissa olikheter föreligger. Sålunda är bl. a. de lätta släpfordonen annorlunda definierade i konventionen. Dessa olikheter bör inte föranleda avvikelser från riksdagsbeslutet. Olikheter föreligger vidare beträffande klass C och D, där körkortet för tung lastbil och buss enligt riksdagsbeslutet skall innefatta även behörighet att föra fordon med tillkopplat släpfordon som är tyngre än vad som ingår i klass B. Enligt konventionen däremot omfattar klass C och D endast lätta släpfordon. I dessa avseenden kan överensstämmelse uppnås genom att körkort klass C och D i Sverige alltid utfärdas med angivande av att behörigheten också omfattar E, som enligt konventionen skall användas för tillägsbehörighet för tyngre släpfordon. Ännu en olikhet består i att behörighet att föra fordon i yrkesmässig personbefordran inte behandlas i konventionen. Denna olikhet saknar betydelse i praktiken. Utredningen påpekar vidare att de nya svenska reglerna skiljer sig från konventionen i fråga om ålderskravet för tillstånd att föra tung lastbil, vilket enligt riksdagsbeslutet skall vara 19 år medan konventionen ger rätt att vägra godta sådant tillstånd för den som är under 21 år. Körkort för lätt motorcykel kan i Sverige utfärdas för den som fyllt 16 år. Enligt konventionen behöver man inte godta den som är under 18 år. Avvikelserna torde emellertid inte vara av större betydelse än att den av riksdagen beslutade klassindelningen kan användas för de svenska körkortet utan risk för att dessa inte accepteras i till konventionen anslutna länder.

För att innehavare av körkort för personbil eller lätt lastbil skall få föra fordon med tillkopplat tyngre släpfordon eller i yrkesmässig personbefordran krävs enligt riksdagsbeslutet särskild prövning och angi-

vande härav på körkortet. Påteckning på körkortet blir dock inte möjlig med den utformning av körkortet som utredningen föreslår. Nya körkort måste därför utformas för dem som sedermera får rätt att köra med tyngre släpfordon eller i yrkesmässig personbefordran eller båda. Detta innebär att man får tre olika tilläggsbehörigheter till körkort för personbil och lätt lastbil. Behörighet att föra fordon med tillkopplat släpfordon, vilket inte omfattas av klass AB, bör betecknas med bokstaven E. Rätt att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig personbefordran — som inte behandlas i konventionen och alltså inte faller under någon av de där angivna bokstavsbezeichnungarna — kan som tidigare påpekats utmärkas med tillägget "TAXI".

Enligt konventionen skall samtliga de kategorier som omfattas av innehavarens behörighet anges på körkortet. Detta innebär att endast klass A kommer att anges med bara en bokstav. I övriga fall omfattar behörigheten alltid två eller flera klasser. Körkort för buss, som omfattar alla slag av fordon, skall innehålla alla fem bokstäverna. För alla körkortsklasser som innefattar rätt att föra tillkopplat tyngre släpfordon skall bokstaven E finnas med. Beteckningen "TAXI", som inte har någon betydelse enligt konventionen, behöver dock tas med endast när det gäller personbil och lätt lastbil.

Man får alltså sju körkortsklasser för motorfordon. På körkortet skall angivelsen av klassen kompletteras med en asterisk på platsen för bokstav som inte skall anges på körkortet, utom i fråga om "TAXI". Körkortsklass kommer således att anges på körkortet enligt följande:

A\*\*\*\*,  
 AB\*\*\*,  
 AB\*\*\*TAXI,  
 AB\*\*E,  
 AB\*\*E TAXI,  
 ABC\*E,  
 ABCDE.

#### *Remissyttrandena*

*Riksåklagaren, länsstyrelsen i Älvsborgs län och motorredskapsutredningen* har en i huvudsak positiv inställning till förslagen. Utredningen anmäler att en differentiering av kunskapskraven kan aktualiseras även för motorredskapsförare eftersom enbart traktorbehörighet synes alltför ringa i många fall.

Önskemål om ett körkort med behörighet för buss i yrkesmässig trafik utan att prov behöver avläggas även på tung lastbil med släpvagn, dvs. en klass AB\*DE, anförs från många håll, däribland *postverket*, flera *länsstyrelser*, *Motorbranschens riksförbund*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska kommunförbundet*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisa-*

tion, *Sveriges trafikskolors riksförbund*, *Svenska lokaltrafikföreningen* samt *Svenska transportarbetareförbundet*. Även *statens trafiksäkerhetsverk* kommer från delvis andra utgångspunkter fram till att man bör ha ett särskilt körkort för buss.

Flera av de nyssnämnda remissinstanserna hävdar också att det för körning av i första hand buss men även tyngre lastbilar inom garageplatser, verkstadsområden m. m. för reparation, service osv. inte bör fordras kvalificerat körkort för buss eller tung lastbil utan endast körkort klass AB\*\*\*.

En sänkning av minimiåldern för erhållande av körkort för buss liksom sänkning av lägsta ålder för övningskörning med tyngre fordon föreslås i flera remissvar. *Svenska kommunförbundet* anser sålunda att körkortsåldern för buss bör sänkas till 20 år, och *Svenska lokaltrafikföreningen* liksom *Svenska transportarbetareförbundet* önskar gränsen satt till 19 år för erhållande av busskort och till 18 år för övningskörning med sådant fordon. Förbundets önskemål avser även annat tyngre fordon än buss. *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Biltrafikens arbetsgivareförbund* anser åldersgränsen för körkort för tyngre fordon böra sättas till 20 år och gränsen för övningskörning till 18 år. Vidare föreslås att yrkesskollelev som fått särskild yrkesförarutbildning skall få avlägga prov för klass ABCDE före fyllda 20 år och att vid provet utfärdat kompetensbevis får vila tills åldersgränsen uppnås samt att körkortet då kan erhållas utan förnyat prov.

Från flera håll anförs, att motorcykelkörning är av sådan svårighetsgrad att den inte bör tillåtas på grundval av ett bilkörkort utan att särskild utbildning med prov erfordras.

Synpunkter på taxiförarens behörighetskrav i det nya systemet anförs likaså. *Statens trafiksäkerhetsverk* anser att klasserna AB\*\*E och AB\*\*E TAXI bör slås samman till en klass med behörighet att föra personbil och lätt lastbil, även i yrkesmässig trafik och med släpvagn oavsett dennas totalvikt. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* föreslår att tillägget TAXI skall medföra rätt att köra även s. k. småbussar. *Svenska transportarbetareförbundet* anser att klassen AB\*\*E TAXI och den av förbundet föreslagna bussklassen AB\*DE kan sammanföras till en klass.

Förslaget om bibehållande av ett särskilt traktorkörkort som framställs och utformas på ett avsevärt enklare sätt än övriga körkort har tillstyrkts av flertalet remissinstanser.

*Motorbranschens riksförbund* ställer sig kritiskt till förslaget och ifrågasätter om inte traktorkörkortet bör behandlas på samma sätt som övriga körkort. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser likaså att rationella skäl talar för likformiga rutiner för alla körkort.

## VI. Utbyte av nuvarande körkort

### *Utredningen*

För ett obligatoriskt utbyte av gamla körkort mot nya talar bl. a. att det medför en sedan länge önskad inventering av förarbeståndet, utmönstring av illegala förarbevis och aktualisering av körkortsregistreringen. Införandet av de nya föreskrifterna om körkortsindelning och kompetenskrav är beroende av lösningen av frågorna om körkortsregistrering och om körkortens utformning. De skäl för utbyte som anförts äger giltighet även när ett centralt ADB-baserat körkortsregister inrättas. Möjligheterna till körkortskontroll bygger i stor utsträckning på att registret och körkortet innehåller identiska data. Förslaget om körkortens utformning ger ytterligare skäl för utbyte. Om de äldre körkortet inte byts ut kommer det att finnas två helt olika typer av körkort under avsevärd tid, ett stort antal av de äldre körkortet kommer fortfarande att vara i bruk om 40—50 år. Det nuvarande svenska körkortet godtas i många länder, trots att det inte är utformat enligt gällande vägtrafikkonvention. Om Sverige inför ett konventionsenligt körkort kan befaras att konventionsländerna inte accepterar den äldre körkortstypen jämsides med den nya. Om utbyte inte sker kommer vidare förfalskningsriskerna att förbli så gott som oförändrade under lång tid. Innehavare av äldre körkort kommer inte att kunna använda detta som fullgod legitimationshandling.

Starka skäl talar alltså för att de gamla körkortet skall bytas ut. Detta gäller dock inte körkort för traktor, som inte behöver bytas ut eftersom det inte skall utgöra legitimationshandling.

Det är emellertid knappast möjligt att genomföra utbytet omedelbart i samband med det nya körkortets införande. Att i förväg låta tillverka alla nya körkort och vid ett enda tillfälle byta ut dem mot nya är heller inte lämpligt. Om körkortet skall förnyas periodiskt, kan det ligga nära till hands att samordna utbytet av de gamla körkortet med den föreslagna ordningen för förnyelse. Det medför emellertid att utbytet kommer att sträcka sig över en tid av tio år. Med hänsyn härtill är en samordning mellan förfarandet vid förnyelse och utbyte inte lämplig.

Den kortast möjliga tidrymden för ett utbyte är tre år. En treårig utbytestid innebär att under vart och ett av dessa år ca 1 milj. körkort måste bytas ut samtidigt som den vanliga tillverkningen av ca 225 000 kort pågår. Detta är praktiskt möjligt att genomföra.

Vid en tillverkning av ca 225 000 körkort om året torde för provning, tillsyn och utfärdande krävas högst ytterligare åtta befattningshavare inom trafiksäkerhetsverket. Om produktionen ökas till ca 1,2 milj. körkort, dvs. om utbytet sker på tre år, torde detta antal behöva ökas med ca 30 årsarbetare för en treårsperiod. En liknande ökning

återkommer sedan under tre år i varje tioårsperiod. Definitivt förslag kommer att läggas fram i slutbetänkandet.

En särskild fråga är i vilken inbördes turordning de nuvarande körkortet skall bytas ut. Turordningen måste bestämmas så att en jämn utbytestakt garanteras under hela utbytestiden. För att åstadkomma detta bör körkortet delas upp i likvärdiga grupper med en bestämd bytesperiod för varje sådan grupp. För att underlätta utbytet bör körkortsinnehavarna aviseras, vilket innebär att utbytet inte kan börja förrän det centrala registret tagits i bruk. Utredningen redovisar i betänkandet förslag till utbytesrutiner.

När det gäller frågan om vilket slag av körkort av den nya typen som körkortsinnehavare skall få vid utbyte är huvudregeln, att den som har körkort för motorcykel skall tilldelas körkort klass A\*\*\*\* och den som har körkort för bil körkort klass AB\*\*\*. Den som har trafik kort måste antas motsvara de krav som skall ställas på innehavare av körkort klass ABC\*E eller, om trafik kortet berättigar till förande av buss, klass ABCDE.

Även körkortsinnehavare som inte har trafik kort men som vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande har en viss tids vana att föra tyngre fordon jämte släpfordon bör utan prov få byta ut sitt äldre körkort mot ett nytt, som ger behörighet för samma fordon. För trafik kort uppställs f. n. krav på sex eller, för buss kort, tolv månaders körvana med vanlig bil. Enligt de nya reglerna skall för körkort för tyngre släpfordon eller för tung lastbil eller buss krävas tolv månaders körvana med vanlig bil. Med hänsyn härtill bör för utbyte till körkort för tyngre fordon inte krävas så lång tids körvana med tyngre släp, tung lastbil eller buss, som bilförarutredningen föreslog eller tre år. Det synes tillräckligt med ca två års vana, varav minst ett år före det nya systemets början. Körvanan måste styrkas med intyg. Intygsgivningen om sådan körvana bör begränsas till polisen samt arbetsgivare som är statlig eller kommunal myndighet eller som fått särskilt bemyndigande att utfärda intyget.

Rätt att få mera kvalificerat körkort bör gälla även för dem som undergått särskild utbildning, vilken kan antas ge motsvarande erfarenhet och körvana. Den som har erforderlig körvana bör få körkort för fordonskategori som motsvarar den han dittills kört.

#### *Remissyttrandena*

När det gäller förslagen om obligatoriskt utbyte av gamla körkort mot nya och om förfarandet därvid har de flesta remissinstanserna antingen allmänt tillstyrkt dem eller förbigått dem helt. Bland de instanser som kommenterat tillstyrkande kan nämnas *postverket* och *statskontoret*, som påpekar att utbytet bör ske så snabbt som möjligt. *Statens trafiksäkerhetsverk*, *Motororganisationernas samar-*

*betsdelegation* och *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* ansluter sig till utbytesförslagen utan närmare kommentarer, medan *Motorbranschens riksförbund* påpekar vikten av att körkortsinnehavarna aviseras om utbytet i god tid.

Frågan om vilket slag av körkort av den nya typen som körkortsinnehavare skall få vid utbyte har föranlett kommentarer särskilt beträffande körvancintyget. Sålunda noterar *postverket* att möjlighet visserligen föreslås för person, som under viss tid i betydande omfattning kört buss eller som genomgått särskild körutbildning, att få ett bevis som berättigar till förande av buss. Dessa övergångsbestämmelser är dock alltför snävt utformade. *Svenska lokaltrafikföreningen* anför liknande resonemang och föreslår att tidsperioden sätts ned till 12 månader.

Kretsen av intygsutfärdare har bedömts som alltför snäv av *trafikmålskommittén*, *Motorbranschens riksförbund*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, *Biltrafikens arbetsgivarförbund* och *Svenska transportarbetareförbundet* vilka föreslår olika utvidgningar av rätten att meddela intyg. *Statens trafiksäkerhetsverk* och *länsstyrelsen i Stockholms län* har å andra sidan framhållit att intygs-givarnas antal bör hållas lågt.

### Vissa utbildningsfrågor

I samband med behandlingen år 1967 av bilförarutredningens förslag (prop. 55, SU 89, 3LU 31, rskr 204 och 209) tog statsmakterna ställning till frågorna om en allmän höjning av förarutbildningen och av kraven i samband med förarproven samt om en differentiering av förarutbildning och förarprov.

I fråga om förarutbildningens målsättning framhöll bilförarutredningen att föreskrifter sedan lång tid tillbaka meddelas rörande de allmänna kompetenskrav som bör gälla för olika kategorier av förare. Dessa föreskrifter kan även sägas utvisa de mål man önskar uppställa för förarutbildningen. Bilförarutredningen anförde att man framför allt från trafiksäkerhetssynpunkt numera måste ställa kravet att samtliga förare av motorfordon besitter alla de grundläggande kunskaper om skilda faktorer inom trafikområdet, som sammantagna utgör förut-sättningen för största möjliga trafiksäkerhet.

Från dessa utgångspunkter angav utredningen de vidgade krav som körkortsaspiranten bör uppfylla i fråga om kunskaper om gällande trafikföreskrifter, insikter om trafikutvecklingen och trafiksäkerhetsproblematiken, i fråga om körskicklighet m. m. Utvidgningen av gällande mål för förarutbildningen omfattar bl. a. kraven på förbättrad undervisning i landsvägs- och gatukörning samt körning under mörker. Utred-

ningen preciserade vidare de krav, som utredningen utifrån sina överväganden ang. körkortsdifferentieringen och den allmänna målsättningen för förarutbildningen ansåg sig böra i förarkompetenshänseende ställa på innehavare av olika slag av förarbevis.

När det gäller förarutbildningens innehåll framhöll utredningen nödvändigheten av att utbildningen ges en pedagogiskt riktig utformning bl. a. på så sätt att den teoretiska och praktiska undervisningen följs åt. Utredningen framlade i anslutning härtill riktlinjer för en gemensam kursplan för förarutbildningens teoretiska och praktiska del. Utredningen utgick från att det liksom hittills skall ankomma på tillsynsmyndigheten att fastställa kursplan och i anslutning därtill utfärda råd och anvisningar för utbildningen.

Beträffande formerna för förarutbildningen räknade utredningen med att huvuddelen av den grundläggande förarutbildningen alltjämt skall äga rum vid av myndighet godkända trafikskolor. Kraven på utbildningspersonalen föreslogs skärpta. Rätten till privat förarutbildning borde bibehållas. Härvid skulle dock krävas att privatutbildning skett i princip efter samma plan och med utnyttjande av samma studiematerial som används i trafikskolorna. Beträffande den militära förarutbildningen uttalade utredningen att den bör vara så upplagd att den i första hand motsvarar den grundutbildning som meddelas i trafikskola.

Frågan om formerna för vidareutbildning för högre kompetens påverkas av bilförarutredningens förslag om körkortsdifferentiering. För rätten att köra tung lastbil och buss krävs oavsett om fråga är om yrkesmässig trafik eller inte innehav av kvalificerat kompetensbevis. Utredningen redovisade förslag till bestämmelser angående övningskörning med tung lastbil och buss. Vad bilförarutredningen sålunda föreslog bör enligt utredningens uppfattning leda till att vidareutbildning för erhållande av kompetens för framförande av tung lastbil och buss i fortsättningen inte kommer att ske i så okontrollerade former som nu mången gång är fallet. Av väsentlig betydelse för en utveckling i den nu antydda riktningen är emellertid att goda möjligheter till en rationell utbildning under ledning av härför skolad personal står de blivande lastbils- och bussförarna till buds.

Då det här i allt väsentligt rör sig om utbildning av yrkesförare är det enligt utredningens uppfattning följdriktigt och lämpligt att utbildningen i största möjliga utsträckning meddelas inom ramen för yrkesskolornas verksamhet.

Utredningen förordade en mera omfattande utbildning av yrkesförare inom yrkesskoleväsendets ram. Även om man — som utredningen ansåg erforderligt — från det allmännas sida måste vara beredd att göra stora insatser för en utbyggnad av yrkesskoleväsendet, torde det vara nödvändigt att räkna med även andra utbildningsmöjligheter för de blivande yrkesförarna. Betydelsefullt är därvid att yrkesförarnas utbildning blir i

möjligaste mån enhetlig. Utredningen räknade med att vidareutbildning för erhållande av kvalificerat förarbevis alltså skall förekomma också i trafik- och åkeriföretag samt i privat regi och motsvarande, i militär regi och i trafikskolor.

I propositionen godtogs i huvudsak vad bilförarutredningen anfört om förarutbildningen. I fråga om vidareutbildning för högre förarkompetens underströks vikten av att goda möjligheter till en rationell utbildning under ledning av skolad personal står de blivande lastbils- och bussförarna till buds. Under hänvisning till önskemål som framförts från bl. a. de fackliga organisationernas sida om en utbyggnad av yrkeskolleverksamheten på detta område framhölls att de ekonomiska konsekvenserna av en sådan utbyggnad inte är klarlagda.

Riksdagsbehandlingen föranledde inga ändringar i de redovisade principerna.

## VII. Tidsplanen för körkortsreformens genomförande

### *Utredningen*

Systemarbetet för det nya körkortsregistret bör utföras först sedan statsmakterna tagit principiell ställning till registrets utformning. På grund härav och då systemarbetet tar lång tid kan ett centralt körkortsregister införas tidigast år 1973. Den utformning av de nya körkorterna och det förfarande för deras utfärdande som föreslås, innebär att körkortsreformen i sitt slutliga skick kan genomföras först när det centrala körkortsregistret tagits i bruk. Med hänsyn till trafiksäkerheten är det dock angeläget att de differentierade körkorterna införs så snart som möjligt. Utredningen föreslår därför ett övergångsförfarande med början den 1 juli 1971. Vissa av utredningen närmare redovisade avvikelser i fråga om behörigheten, körkortens utformning, ansökningsförfarandet och förfarandet vid utfärdande av körkorterna blir då nödvändiga under övergångstiden till dess det centrala registret tas i bruk.

Utredningen påpekar vidare, att utbyte av de äldre körkorterna kan börja först när det centrala körkortsregistret tagits i bruk.

### *Remissyttrandena*

*Bilregisterutredningen* konstaterar att utredningarnas tidsplaner överensstämmer vad beträffar samordningen dem emellan. *Svenska transportarbetareförbundet* påpekar att stora ansträngningar bör göras för att om möjligt förkorta övergångstiden för körkortsreformens genomförande. *Länsstyrelsen i Stockholms län* vill ha en ändring till stånd och påpekar, att tidpunkten för ikraftträdandet av differentieringen bör bestämmas med utgångspunkt främst i trafikskolornas omställningspro-

blem och färdigställandet av nya utbildningsplaner. Det är osannolikt att allt detta kan vara klart till föreslagen tidpunkt. *Tjänstemännens centralorganisation* pekar på de stora krav på en riktig personalutbildning som reformen medför på såväl central som regional nivå. Flera remissinstanser, bland dem vissa länsstyrelser, anför liknande synpunkter.

## D. Kostnadsberäkningar

### *Utredningen*

När det gäller nuvarande kostnader uppskattar utredningen antalet tjänstemän, som under år 1968 var sysselsatta hos länsstyrelserna med körkortsärenden, till 164 heltidsanställda. Statsverkets årskostnader för denna personal kan i 1970 års lönenivå beräknas till ca 6,3 milj. kr. Härtill kommer folkbokföringsmyndigheternas kostnader för utfärdande av personbevis samt de lokala skattemyndigheternas kostnader för besked om mantalsskrivning. Dessa två poster tillsammans beräknas uppgå till ca 1 milj. kr. per år. Kostnaderna för körkortsblanketter samt för blanketter för körkortsansökan, läkarintyg, personbevis och ansökan om lämplighetsintyg jämte kostnaderna för tjänstepostförskott beräknas till ca 0,2 milj. kr. De körkort som inte sänds mot postförskott lämnas ut på länsstyrelsernas kassaexpeditioner. Personalen där har inte tagits med vid beräkningen av personalkostnaderna. Utlämningskostnaderna antas uppgå till 0,2 milj. kr.

Sammanlagt skulle enligt dessa beräkningar statsverkets kostnader för körkortsärendena i nu angivna hänscenden under år 1970 uppgå till ungefär 7,7 milj. kr.

Härutöver ligger vissa kostnader hos polisen och hos nykterhetsnämnder och barnavårdsnämnder m. fl. i samband med lämplighetsutredningen. Eftersom denna inte i någon större utsträckning påverkas av förslaget har dessa kostnader inte beräknats. Inte heller har trafiksäkerhetsverkets kostnader för förarprov och kompetensbevis tagits med. Förslaget inverkar enligt utredningen inte på dessa kostnader och de täcks dessutom av särskilda avgifter.

Beräkningarna av engångskostnader vid övergång till ett centralt register bygger på att samma datamaskin-anläggning skall användas för körkortsregistret och bilregistret. De faktiska engångskostnaderna omfattar alltså endast kostnaderna för den utbyggnad av datamaskinen med terminalutrustning och kommunikationsnät, som behövs för att anläggningen skall kunna användas även för körkortsregistret, samt för ytterligare system-, programmerings- och utbildningsåtgärder.

Beräkningarna har lett till följande preliminära engångskostnader.

	Milj. kr.
Datamaskin med kringutrustning inklusive direktminnen	5,0
Terminalutrustning för länsstyrelserna	1,0
Fysisk installation av maskinen, jämte tull och import	0,5
Systemutveckling, programmering, utprovning av program, utbildning och information samt omläggning av nuvarande register	3,0
Viss nu befintlig personal som övergångsvis kommer att finnas kvar under en del av omläggningstiden	1,25
Kurser för berörd personal, information till allmänheten m. m.	1,25
	<b>12,0</b>

Sammanlagt beräknas alltså engångskostnaderna till 12 milj. kr. För att en jämförelse med bilregisterutredningens beräkningar skall bli möjlig har uppskattningen grundats på 1968 års löner. Lönekostnaderna har så ringa del i totalkostnaderna att en omräkning till 1970 års lönenivå inte medför någon ändring i dessa beräkningar.

Driftkostnaderna i den föreslagna organisationen — som innefattar kostnaderna för såväl körkortsregistret som körkortsreformen i övrigt — bygger på antagandet att antalet nya körkort blir ungefär 225 000 per år. Länsstyrelserna beräknas efter det centrala körkortsregistrets införande behöva arbetskraft motsvarande 90 heltidsanställda tjänstemän för körkortsärendena, inklusive arbetet med registreringen. Personalen i trafiksäkerhetsverkets körkortsenhet beräknas under övergångstiden till åtta tjänstemän. Vid beräkningen av kostnaderna för denna enhet medtas även den personal som behövs under de perioder när de periodiska förnyelserna blir särskilt frekventa, ehuru någon sådan period inte inträder förrän tio år efter det år då utbytet av de äldsta körkorterna påbörjas. Kostnaderna för denna personal slås ut till ett jämnt belopp för varje år. I verkligheten kommer de att variera avsevärt. I genomsnitt torde ytterligare åtta tjänstemän behövas. Ytterligare kostnader uppkommer i anledning av den föreslagna utformningen av körkortet och förslaget om förfarandet i körkortsärendena. Det rör sig här om kostnader för blanketter, för avisering när körkortet är färdiga och för utlämning av dem. I 1970 års löner kan driftkostnaderna för arbetet enligt förslaget med körkortsärendena och körkortsregistreringen samt tillverkningen och utfärdandet av körkortet beräknas till sammanlagt 9,5 milj. kr. per år enligt följande uppställning.

	Milj. kr.
Löner m. m. för 90 heltidsanställda tjänstemän vid länsstyrelserna	4,0
Löner m. m. för 12 heltidsanställda tjänstemän i centrala registreringsverksamheten	1,0
Löner m. m. för 16 heltidsanställda tjänstemän i trafiksäkerhetsverkets körkortsenhet	0,8

Hyra för kommunikationsnät inklusive förbindelse med RI, tekniskt underhåll av maskinutrustning och övriga omkostnader i samband med datamaskindriften	0,9
Uppdatering av personregister	0,1
Avskrivning av engångskostnader jämte räntor	1,6
Framställning och distribution av ansökningsblanketter med bl. a. underlag till körkort, formulär för läkarintyg och blankett för ansökan om lämplighetsintyg	0,5
Avisering om färdiga körkort	0,1
Polisens kostnader för utlämning av körkort	0,5
	<b>9,5</b>

Vid en jämförelse mellan kostnaderna för det nuvarande systemet och det föreslagna skiljer utredningen mellan de kostnader som hänför sig till körkortsregistret och de som hänför sig till den nya metoden för tillverkning av körkortet.

Jämförelsen kan åskådliggöras i tabellform, varvid kostnaderna beräknats i 1970 års löneläge men i 1973 års omfattning av ärendenas antal.

	Nuvarande system milj. kr.	Föreslaget system milj. kr.
Kostnader hänförliga till körkortsregister	7,8	7,6
Kostnader hänförliga till ny metod för körkorts-tillverkning m. m.	1,0	1,9
	<b>8,8</b>	<b>9,5</b>

Den betydande effektivisering av främst trafiksäkerhetsarbetet, som förslaget om nytt körkortsregister innebär, bör enligt dessa beräkningar kunna vinnas utan någon kostnadsökning och med en minskning av personalbehovet från 164 till ca 120 tjänstemän.

Förslaget beträffande körkortstillverkningen och förfarandet i samband med denna kommer däremot som framgår av tabellen att medföra en årlig kostnadsökning från 1 milj. kr. med nuvarande metod till 1,9 milj. kr. enligt den föreslagna metoden, innefattande en ökning av personalbehovet med i genomsnitt 16 tjänstemän. Denna kostnadsökning är emellertid nödvändig för att körkortet skall få det förfalskningskydd och den säkerhet i övrigt såsom legitimationshandling som föreslås.

Beträffande kostnaderna för det av utredningen föreslagna övergångsförfarandet anför följande. För länsstyrelserna torde de besparingar som uppkommer när de nya bestämmelserna träder i kraft uppvägas av tillkommande kostnader. Polisen får däremot en ökning i arbetsbördan genom att dels de nya körkortet skall lämnas ut på polisstationerna, dels bevis skall utfärdas för personer utan trafik kort som har rätt att i fortsättningen köra med tyngre fordon. För trafiksäkerhetsverket tillkommer lönekostnader m.m. för körkortsenheter i Strängnäs. I samband med införande av de nya reglerna behövs också

information till allmänheten. Vissa besparingar beräknas å andra sidan uppkomma redan vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande.

I fråga om kostnaderna för körkortsutbytet redovisas följande beräkningar. Enligt förslaget skall de nya bestämmelserna träda i kraft den 1 juli 1971 och körkort som utfärdats dessförinnan bytas ut mot körkort med den nya utformningen under en tre- eller fyraårsperiod med början under år 1973. Under förutsättning att detta tidsschema hålls kan man räkna med att ca 3,3 milj. körkort av den äldre typen finns när utbytet skall börja. Alla körkort kommer dock sannolikt inte att bytas ut. Följande beräkningar utgår från att ca 2,9 milj. körkort byts ut.

	Milj. kr.
Programmering och test	1,0
Utskrift och distribution av körkortshandlingar	2,2
Utredningar rörande oklara utbyteshandlingar	0,3
Extrapersonal i trafiksäkerhetsverkets enhet i Strängnäs	4,0
Distribution av körkort till polismyndigheterna	0,2
Polisens utlämning av körkort	3,0
Information till allmänheten	4,0
Reserv	1,3
	<b>16,0</b>

Enligt denna beräkning kan kostnaden vid 1970 års lönenivå för utbyte av 2,9 milj. körkort uppskattas till 13 kr. per körkort inklusive tillverkningskostnaden i nuvarande priser och inberäknat gällande mervärdesskatt.

Körkortsavgifterna (expeditionsavgifterna) utgör enligt expeditionskungörelsen för körkort för bil eller motorcykel 35 kr., trafik-kort 25 kr., körkort för traktor samt duplettkörkort och duplettrafik-kort 15 kr. Körkort för den som tillhör krigsmakten och under militär-tjänstgöring utbildas till förare är fritt från avgift.

Av de ca 225 000 körkort som beräknas komma att utfärdas under år 1973 skulle enligt nuvarande system ca 2 000 vara traktorkörkort, 10 000 trafik-kort, 60 000 duplettkörkort och över 150 000 körkort för bil eller motorcykel. Med nuvarande expeditionsavgifter skulle detta ge intäkter på ca 6,5 milj. kr. Av de beräknade kostnaderna, 8,8 milj. kr. i 1970 års lönenivå om det nuvarande systemet bibehålls, skulle alltså ca 2,3 milj. kr. inte täckas av avgifterna.

När det gäller att beräkna avgifterna i det nya systemet utgår utredningen från den totala investeringskostnaden för anläggningen, 52 milj. kr., och beräknar hur mycket av denna som belöper på resp. bilregistret och körkortsregistret. På körkortsregistret faller ca 20 milj. kr. De driftkostnader som skall ligga till utgångspunkt för bestämmande av körkortsavgifterna blir sammanlagt 10,9 milj. kr. om året, varav 3 milj. kr. för avskrivning av engångskostnad jämte räntor om sistnämnda kostnad fördelas mellan bilregistret och körkortsregistret med hänsyn till det förväntade utnyttjandet av maskinanläggningen.

*Remissyttrandena*

Flerparten remissinstanser har antingen inte alls berört kostnadsfrågan eller låtit den omfattas av ett allmänt biträdande till utredningens synpunkter.

*Bilregisterutredningen* har inget att invända mot de beräkningsgrunder, som använts vid fördelningen mellan körkortsregister och bilregister av de sammanlagda förväntade utvecklingskostnaderna för registrerings-systemen. Utredningen anmäler dock att den numera beräknat engångskostnaderna för bilregistersystemet, inklusive de för bil- och körkortsregistren gemensamma delarna, till omkring 48 milj. kr. mot i bilregisterutredningens principbetänkande redovisade 40 milj. kr. Inte heller *statskontoret* har någon erinran mot beräkningsgrunderna i stort. I fråga om engångskostnaderna vid övergång till ett centralt körkortsregister påpekar statskontoret emellertid att listpriserna för de massminnen, som ingår i utredningens kalkyl, för närvarande är högre än vad utredningen räknat med.

*Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet* framhåller att utredningens kostnadsberäkningar inte avser de kostnader som uppstår om ett brottsregister byggs upp inom RI på det sätt utredningen föreslagit. Samarbetsorganet kan dock inte nu beräkna dessa kostnader. Det torde emellertid stå klart att rikspolisstyrelsens maskin måste bytas ut senast under år 1973 för att kapacitet för registret skall kunna skapas och för att RI i övrigt skall kunna fungera på sätt utredningen föreslagit. Ett sådant byte har tidigare planerats till budgetåret 1974/75.

*Länsstyrelserna i Stockholms och Östergötlands län* finner risk föreligga för att arbetskraftsåtgången vid länsstyrelserna kan ha beräknats för lågt, bl. a. med hänsyn till den extrapersonal m. m. som kan erfordras.

Vad beträffar driftkostnaderna i den föreslagna organisationen har *statskontoret* i princip inget att erinra mot metoden för beräkning av arbetskraftsbehovet hos länsstyrelserna förutsatt att samma metod använts vid framräkningen av behovet både före och efter det centrala registrets införande. Ej heller föreligger någon erinran mot den tillämpade fördelningen av investeringskostnaden på körkorts- resp. bilregistren. *Statens trafiksäkerhetsverk* har inte någon invändning mot kostnadsberäkningarna men påpekar, att det utöver de ökade krav som redan nu ställts på förarprovet tillkommer ytterligare krav i samband med införandet av de differentierade körkortet. Härigenom kommer personalbehovet att öka för såväl körkortsprovet som uppföljningen av trafikskolornas verksamhet. Verket kan för dagen inte överblicka i vilken utsträckning detta behov kan tillgodoses genom rationalisering och i vilken omfattning nyanställning kan komma att erfordras. Flera instanser, däribland *trafikmålskommittén* och *Motorbranschens riksförbund*, noterar

att den enskildes kostnader för resor, tidsspillan, förlorad arbetsförtjänst etc. inte tagits med i kostnadsbilden för det nya systemet. Kommittén påpekar vidare att polisens merarbete med kontroll av körkortsförnyelser inte beaktats.

### Departementschefen

Olägenheterna med nuvarande former för körkortsregistrering har länge varit uppenbara. Registersystemet är i grunden utformat för trafiksituation och körkortsfrekvens på 1920—1930-talen.

Körkortsutredningens förslag till körkortsregister är ett principförslag. Utredningens fortsatta arbete avser detaljutformningen av registret jämte arbetsrutiner m. m. Med hänsyn till det fortsatta arbetet synes det lämpligt att riksdagen bereds tillfälle att yttra sig i körkortsregisterfrågan.

Huvudlinjen i utredningens förslag är att de nuvarande länsvisa körkortsregistren skall ersättas med ett centralt körkortsregister baserat på ADB och samordnat med vissa andra registersystem. En maskinell samordning förutsätts vidare ske mellan körkortsregistret och det bilregister som nu är under uppbyggnad. Utredningen har visat fördelarna med en sådan uppläggning. Jag ansluter mig till detta principförslag.

Jag delar även i allt väsentligt utredningens *a l l m ä n n a s y n - p u n k t e r* på uppgifterna för ett centralt körkortsregister. Registrets primära uppgift bör alltså vara att tjäna trafiksäkerhetsarbetet genom att lättillgängligt, tillförlitligt och fullständigt ge aktuella information om körkortsförhållanden till i första hand polis, körkortsmyndigheter, trafiksäkerhetsverket och andra organ, som sysslar med trafiksäkerhet. Införandet av ett centralt körkortsregister innebär i princip ingen ändring i fråga om informationen till länsstyrelserna för bedömningen av körkortsfrågorna utan betyder endast att ett centralt register förmedlar uppgifterna. Körkortsregistret bör vidare kunna ge underlag för erforderliga statistiska undersökningar för trafiksäkerhetssyfte. Registret bör inte onödigtvis belastas med uppgifter utanför detta ämnesområde och inte heller innefatta uppgifter som kan erhållas på annat håll. I likhet med utredningen anser jag att man för att underlätta körkortshandlingen i princip bör registrera uppgifter också för personer som, utan att inneha körkort, är i körkortsåldern.

Som inledningsvis angetts har Kungl. Maj:t redan med riksdagens medgivande vidtagit vissa åtgärder till förberedelse av ett centralt körkortsregister. Bilregisternämnden, som enligt statsmakternas beslut (prop. 1970: 165, SU 1970: 213, rskr 1970: 428) sedan den 1 januari 1971 verkar med uppgift att svara för återstående planerings- och systemutvecklingsarbete samt för idrifttagning av det nya bilregistret, har ålagts att driva sitt arbete så att en samordning av körkortsregistret med bilregistret underlättas. Vid angivande i prop. 1971: 1 bil. 8 s. 76—77 av medels-

behov för bilregisternämnden har upptagits — reservationsvis i avvaktan på ställningstagande till körkortsutredningens förslag i berörda delar — jämväl tillkommande kostnader vid en registersamordning med körkortsregistret.

Jag övergår nu till att redogöra för min syn på enskildheterna i utredningens förslag.

Utredningens principiella indelning av registerinnehållet i persondata, körkortsdata och belastningsdata har inte mött några invändningar från remissinstansernas sida. Däremot har framkommit erinringar mot förslaget att persondata och vissa körkortsdata registreras i det egentliga körkortsregistret. Vissa synpunkter har också framförts när det gäller den närmare uppdelningen av belastningsdata på körkortsregistret och rättsväsendets informationssystem (RI). Vidare yrkar några remissinstanser på annan omfattning av registreringen.

Centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden och riksrevisionsverket har tagit fasta på att vid remissbehandlingen förslag förelåg att inrätta ett centralt personregister på ADB-basis (CPR) med data lagrade på direktåtkomstminne. I detta skulle man enligt de nämnda instanserna — som körkortsutredningen själv antytt — kunna registrera de persondata som erfordras för körkortsinnehavarna. I vart fall skulle man kunna anlita CPR för registrering av persondata för de icke-körkortsinnehavare som avses innefattas i registreringen. Nämnden menar att även vissa körkortsdata skulle kunna tas in i CPR i stället för i det egentliga körkortsregistret. Också bilregisterutredningen redovisar liknande tankegångar, främst mot bakgrunden av att den för bilregistret anskaffade datamaskinen, som också avses utnyttjas för körkortsregistrets räkning, inte har tillräcklig kapacitet för att registrera persondata för andra än körkortsinnehavarna, i varje fall inte om uppgifterna skall lagras på direktåtkomstminne.

Sedan körkortsutredningen avgivit sitt betänkande och detta remissbehandlats, har beslut fattats om att CPR skall inrättas. Avsikten är att registret skall komma i drift under år 1972. Genom detta beslut kan frågan om registrering av persondata för körkortsändamål bedömas från delvis andra utgångspunkter. I och för sig talar vissa förhållanden för att man bör utnyttja CPR för denna registrering. En sådan lösning är emellertid förenad med en rad tekniska och kapacitetsmässiga problem. Det är därför inte möjligt att nu ta ställning i frågan. Det fortsatta utvecklingsarbetet beträffande de olika dataregistren får visa vilka lösningar som bör väljas.

När det gäller utredningens förslag i fråga om vilka persondata som skall registreras för körkortsändamål har jag ingen erinran. Detta innebär bl. a. att aktuell bostadsadress registreras för körkortsinnehavare.

Körkortsdata bör i huvudsak registreras i den omfattning körkortsutredningen föreslagit. Någon uppdelning i registreringen av dessa data

med vissa uppgifter i körkortsregistret och andra i CPR anser jag inte motiverad. — Vad socialstyrelsen anfört om registrering av vissa sjukdomsuppgifter för styrelsens efterundersökningar finner jag i och för sig beaktansvärt men det torde med förordad avgränsning av registrets uppgift föra för långt att i detalj registrera även dessa data. Registrering av uppgifter om anställning vid trafiksäkerhetsverket m. m. synes mig inte påkallad.

Vad härefter beträffar belastningsdata bör som utredningen framhållit trafikmålskommitténs kommande förslag avvaktas innan slutlig ställning tas till frågan om registreringens omfattning.

Utredningens huvudmotiv för att de belastningsdata av betydelse i körkortshänseende, som f. n. registreras i system inom RI, inte skall tas med i körkortsregistret utan enbart i RI, är att undvika dubbelregistrering. Detta innebär en påtaglig administrativ vinst. Jag ställer mig positiv till utredningens förslag i denna del, liksom till förslaget att låta även sådana belastningsdata, som avser lägre bötesstraff än 25 dagsböter och som nu registreras enbart i körkortsregistren, framdeles registreras enbart inom RI. Statskontoret har anfört tveksamhet på sistnämnda punkt och begärt att konsekvenserna härav för RI klarläggs. Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet har emellertid inte uttalat någon erinran i frågan. Eftersom kungörelsen (1970: 517) om RI förutsätter att uppgifter om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot, vilka enligt nu gällande bestämmelser ingår i körkortsregistret, skall sparas på maskinläsbart medium med sikte på att ingå i ett delregister i RI bör det enligt mitt förmenande inte vara förenat med några problem att följa utredningens förslag i denna del.

De uppgifter av belastningskaraktär, som avser anmälan från länsläkare, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK och meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK föreslås av utredningen ingå i det egentliga körkortsregistret och inte i RI. Utan att nu ta ställning till förslaget vill jag framhålla att valet av lösning kan ha samband med frågan om uppgifternas offentlighet. Till detta återkommer jag i det följande i anslutning till vissa påpekanden från rikspolisstyrelsen.

Av vad kontrollstyrelsen och samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet anfört om nykterhetsvårdsdelen av kontrollstyrelsens särskilda straffregister framgår, att säkert underlag f. n. saknas om var uppgifter av nykterhetsvårdsnatur, som erfordras i körkortshänseende, skall registreras. Att de principiellt bör registreras för körkortsändamål finner jag i likhet med utredningen givet, men om detta bör ske i körkortsregistret eller annat register får avgöras av Kungl. Maj:t när säkrare underlag finns för ställningstagande.

Frågan om registrering av trafikolyckor, som inte föranlett straff, bör

t. v. hållas öppen i avvaktan på resultatet av trafikolycksstatistikkommitténs arbete.

Jag ansluter mig till vad utredningen anfört om att belastningsdata skall registreras även för körkortslösa personer. Vilka data som bör registreras för dessa personer, var registreringen i detalj bör ske och omfattningen av registreringen får prövas när trafikmålskommitténs överväganden redovisats.

I detta sammanhang vill jag påpeka att man från länsstyrelsehåll rest invändningar mot tanken på att länsstyrelserna som körkortsmyndigheter får information om belastningsdata som har betydelse i körkorts-hänseende från RI i form av maskinellt framställda registermeddelanden. Man har ansett att enbart registermeddelanden som regel utgör otillräckligt underlag för bedömning av frågor om körkortsärenden och att tillgång till domen eller motsvarande behövs. Detta är en fråga som enligt min mening ligger utanför de problem, som har med själva registreringen att göra, men dess lösning är uppenbarligen av stor betydelse för körkortsmyndigheterna. Trafikmålskommittén torde komma att ägna denna fråga uppmärksamhet i sitt fortsatta arbete.

Körkortsutredningens förslag beträffande uppgiftsskyldigheten till det egentliga körkortsregistret har jag i princip ingen erinran mot.

Jag ansluter mig i princip till förslaget om sekretessbeläggning för sådana belastningsdata för körkortsändamål som föreslås skola registreras enbart inom RI. Utredningen förutsätter att uppgifterna i det egentliga körkortsregistret bör vara offentliga. Rikspolisstyrelsen anser emellertid att de uppgifter, som avser anmälan från länsläkare, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK och meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK har stora likheter med övriga belastningsdata, som skall höra till RI och att uppgifterna inte bör vara offentliga. Jag har viss förståelse för uppfattningen att uppgifterna i fråga inte bör vara offentliga. Frågan om körkortsregistrets offentlighet överhuvudtaget torde behöva övervägas ytterligare och får tas upp i ett senare sammanhang.

Jag delar utredningens uppfattning att rehabiliteringsregler, dvs. regler om att en belastningsuppgift inte får lämnas ut sedan viss tid förflutit från förseelsen, bör införas beträffande utlämnande för körkortsändamål av uppgifter som registrerats i RI. Eftersom frågan om rehabiliteringstider och regler härför har nära samband med trafikmålskommitténs arbete, torde slutliga ställningstaganden till reglernas utformning i dessa frågor böra anstå i avvaktan på resultatet av kommitténs arbete. Jag utgår ifrån att körkortsutredningen i sitt fortsatta utredningsarbete ägnar frågan om rehabiliteringsregler särskild uppmärksamhet i samråd med trafikmålskommittén och samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet. Eftersom det är viktigt att rehabiliterings-

regler bestäms innan man börjar bygga upp andra än provisoriska registersystem, bör frågan, om så erfordras, behandlas med förtur.

Utredningens överväganden i fråga om avskiljande av uppgifter ur registret kan jag i princip ansluta mig till.

När det härefter gäller att från körkortsregistersynpunkt ta ställning till registeruppgifternas tillgänglighet ansluter jag mig i huvudsak till utredningens synpunkter på vem som skall få ta del av sekretessbelagda data i RI. Främst bör dessa data vara tillgängliga för polis, åklagare, domstolar, tullverket och körkortsmyndigheter. Även statens trafiksäkerhetsverk och socialstyrelsen har behov av vissa sekretessbelagda uppgifter. I andra fall t. ex. när det gäller trafiknämnderna och transportnämnden är det mera tveksamt i vad mån tillgång behövs till sekretessbelagda uppgifter. Dessa problem får prövas i samband med frågan om körkortsregistrets offentlighet. Sekretessbelagda uppgifter bör också kunna lämnas ut för statistiska undersökningar under förutsättning att körkortsinnehavarnas krav på integritetsskydd tillgodoses. I övrigt bör sekretessbelagda uppgifter kunna lämnas ut i samma omfattning som gäller för allmänna kriminalregistret, dvs. när det begärs av utländsk myndighet eller för vetenskapliga ändamål. För data i det egentliga körkortsregistret bör i den mån de bli sekretessbelagda motsvarande principer tillämpas.

Tjänstemännens centralorganisation har anfört synpunkter beträffande de speciella behov av sekretesskydd som ADB för med sig med hänsyn till möjligheterna att med denna teknik föra samman stora mängder av i och för sig offentlig information. Eftersom detta är en fråga som utreds av offentlighets- och sekretesslagstiftningskommittén torde det inte finnas något behov av ställningstagande i detta sammanhang.

Vissa data, i huvudsak persondata, sådana körkortsdata som tar sikte på behörighet, belastningsdata av betydelse för omhändertagande av körkort m. m. och uppgifter om omhändertagande, behöver vara snabbt åtkomliga. Snabbheten i tillhandahållandet är ett av huvudsyftena med att registreringen centraliseras och ADB-baseras. Mot den bakgrunden förordar jag utredningens förslag att det egentliga körkortsregistret dygnsbevakas, så att erforderliga uppgifter kan lämnas ut omedelbart, i princip när som helst under dygnet.

Registrering och handläggning av ärenden rörande utländska körkort är en annan fråga som behandlas av utredningen. Det växande antalet utlänningar, som är bosatta i Sverige, och den alltmer ökande trafiken över gränserna gör det från trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att möjligheterna till kontroll av och ingripande mot innehavare av utländska körkort vidgas. Jag ansluter mig därför till utredningens förslag om att myndighet skall ha skyldighet att anmäla belastningar även beträffande innehavare av utländska

körkort och att åtgärder beträffande sådana körkort skall registreras centralt.

För att få en mera enhetlig bedömning och för att komma tillrätta med de olägenheter som uppkommer vid tillämpningen av de författningar som reglerar handläggningen av frågor om utländska körkort på grund av att forumregler saknas föreslår utredningen att dessa ärenden skall handläggas av en enda länsstyrelse, länsstyrelsen i Stockholms län. Vid remissbehandlingen har emellertid påpekats att en sådan åtgärd kan leda till svårigheter för den enskilde. Bl. a. begränsas möjligheterna till personlig inställelse. De vidgade möjligheter till muntlig förhandling som uppkommer genom att länsrätterna från den 1 juli 1971 handlägger bl. a. ärenden om körkortsåterkallelser kan det sålunda bli svårt att utnyttja. Jag instämmer för min del i remissorganens synpunkter och när det gäller utlänningar med hemvist i riket bör prövningen göras av länsstyrelsen i det län där vederbörande har sitt hemvist. Beträffande övriga utlänningar kan det vara lämpligt att i första hand ha länsstyrelsen i Stockholms län som körkortsmyndighet men med möjlighet för länsstyrelsen att, om den enskilde så önskar och länsstyrelsen finner det lämpligt, överflytta ärendet till annan länsstyrelse.

Frågan om befogenhet för svensk myndighet att omhänderta utländska körkort bör prövas i samband med trafikmålskommitténs kommande förslag om återkallelse och omhändertagande av körkort i allmänhet.

I fråga om val av nytt registreringssystem vill jag påpeka att den omständigheten att körkortsregistret baseras på ADB inte utesluter att rutiner, som inte kräver större snabbhet, kan utföras manuellt. I överensstämmelse med utredningens synpunkter förordar jag emellertid att körkortsregistret görs helt datamaskinellt. Det bör därvid integreras med bilregistret. En sådan lösning innebär en rad funktionella och tekniska fördelar. Länsstyrelserna kommer exempelvis att för sina kontakter med bilregistret vara utrustade med särskilda terminalanordningar som ger möjlighet till direktkommunikation mellan myndigheten och registret. Samordningen mellan körkorts- och bilregistren innebär att dessa kommunikationsvägar kan utnyttjas även för körkortshanteringen.

Även i övrigt delar jag utredningens uppfattning att man så långt möjligt skall eftersträva samordning mellan körkortsregistret och andra ADB-register. Det fortsatta utvecklingsarbetet får ske i samarbete mellan körkortsutredningen, bilregisternämnden, riksskatteverket och samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet. Jag vill också erinra om att chefen för finansdepartementet i årets statsverksproposition förklarar att han avser att senare ta upp frågor som gäller former för och innehåll i den samordningsverksamhet som bör bedrivas på ADB-området.

I likhet med utredningen förordar jag att samtliga person- och körkortsdata för körkortsändamål lagras på direktåtkomstminnen.

Jag delar körkortsutredningens uppfattning om organisationen av ett centralt körkortsregister, vilket bl. a. innebär att trafiksäkerhetsverket bör vara central körkortsregistermyndighet. Trafiksäkerhetsverket är utsett att vara huvudman för bilregistret. Utredningens sammanfattning av de uppgifter, som bör ankomma på trafiksäkerhetsverket i dess egenskap av central registermyndighet, har jag i princip intet att erinra emot. Samma lokalisering och driftformer bör gälla för körkortsregistret som för bilregistret.

För övergången till ett centralt körkortsregister har utredningen föreslagit ett omlägningsförfarande, som är grundat på målsättningen att centralregistret skall kunna tas i drift år 1973. Åtgärderna avser i huvudsak uppdatering av de data, som behöver överföras från de nuvarande länsvisa körkortsregistren till det centrala körkortsregistret. Maskinutrustning och anordningar i övrigt för snabb dataöverföring saknas f. n. Bl. a. blir bildskärmar inte tillgängliga förrän år 1972. Eftersom det rör sig om ansevärd mängder data som skall överflyttas anger utredningen vissa lösningar för att uppdateringen skall kunna påbörjas snarast med hjälp av hålkortsstansning.

Bilregisterutredningen har framhållit behovet av samlande lösningar i dessa frågor för körkorts- och bilregistrets del och därvid påpekat att det bör undersökas ytterligare om inte omlägningsförfarandet för de båda registren allmänt sett kan göras likformigt. Insatser på detta område kan påräknas genom bilregisternämndens arbete. Vissa alternativa förslag till tekniska lösningar för omlägningsförfarandet har framkommit inom ramen för arbetet med systemutveckling och planering för de båda registren. Hur förfarandet skall ske får utformas i takt med systemutvecklingen med sikte på att körkortsregistret skall kunna börja användas den 1 januari 1973.

En väsentlig fråga när det gäller utformningen av körkortet är vilken grad av förfalsknings skydd som man bör eftersträva. Körkortets primära uppgift är att tjäna som bevis om att innehavaren är behörig att föra körkortspliktigt fordon. Givetvis är det angeläget att redan från denna synpunkt motverka förfalskningar. Mycket tyder emellertid på att det inte i första hand är syftet att få tillgång till en handling som ger behörighet att föra körkortspliktigt fordon som lett till förfalskningar av körkort. Av större betydelse torde vara att körkortet fått en vidsträckt användning som legitimationshandlingar. Körkortet är sålunda den vanligaste legitimationshandlingen vid allmänhetens kontakter med posten och bankerna. Det används vidare för legitimation vid betalning med check i affärer och på restauranger, bensinstationer m. m.

En väsentlig svaghet med det nuvarande körkortet är att det förhållandevis lätt kan förfalskas. Falsa körkort används också i stor utsträckning som legitimationshandlingar och synes mer och mer ha blivit

en handelsvara bland kriminella personer. De vanligaste metoderna för förfalskning är att foto byts ut eller att vissa uppgifter i körkortet ändras och ersätts med andra. En annan metod är totalförfalskning på stulna blanketter. Som en brist i det nuvarande körkortet kan också betecknas att det saknar innehavarens namnteckning, vilket underlättar förfalskning och försvårar identifieringsmöjligheterna.

Det är mot denna bakgrund som man bör se uttalandet i direktiven till körkortsutredningen, att utredningen vid sina överväganden om körkortets utformning bör söka nå en lösning som så långt möjligt hindrar förfalskning av körkort. Utredningen har tagit detta som utgångspunkt för sina förslag i berörda delar. Vidare har utredningen utnyttjat resultaten av de undersökningar som verkställt av arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar. Arbetsgruppen bestod av representanter för postverket, rikspolisstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska bankföreningen och Svenska sparbanksföreningen. I en undersökning som statens provningsanstalt företagit på begäran av arbetsgruppen sägs att den typ av legitimationshandling som helt består av en fotografisk kopia av både foto och blankett med personuppgifter utgör det från förfalskningssynpunkt säkraste identitetskortet under förutsättning att det använda fotopapperet är av speciellt slag och inte är tillgängligt i allmänna handeln. Arbetsgruppen har på grundval av provningsanstaltens utlåtande föreslagit att nya identitetskort för i första hand bankernas och postverkets behov men om möjligt även körkort skall framställas enligt den angivna metoden. För kortet föreslås ett papper med speciell vattenstämpel och med sedelmönster i tre färger på båda sidor. I kortet skall också läggas in fluorescerande pigment, som lyser vid bestrålning med ultraviolett ljus. Gruppen diskuterar en ytterligare säkring, som skulle bestå av en radioaktiv isotop i kortet. I detta hänseende avstår gruppen dock från att framlägga förslag.

Ett kort av den typ som arbetsgruppen förordat framställs av AB ID-kort, vari staten äger del. Provningsanstalten har funnit att detta kort väl motsvarar arbetsgruppens krav. Körkortsutredningen ansluter sig till uppfattningen att AB ID-korts metod ger ett gott förfalskningskydd. Metoden har accepterats för tillverkning av legitimationskort inom viktiga områden. Körkortsutredningen har inte funnit någon annan jämbördig metod. Utredningen pekar dock på vissa nackdelar med ett körkort som enligt AB ID-korts metod utformas som en fotografisk kopia, skyddad av ett lackskikt. Bland nackdelarna kan nämnas att metoden inte ger möjlighet att göra anteckningar på körkortet vid exempelvis namnbyten eller ändring av särskilda villkor som skall anges på kortet. I stället måste i dessa fall körkortet bytas ut. Utredningen uppskattar antalet byten, som måste ske av sådana skäl, till ca 60 000 om året.

Kostnaderna för tillverkning av ett körkort enligt AB ID-korts metod uppskattas till något över 8 kr. inklusive nu utgående mervärdeskatt. Härtill kommer kostnader för administration och kontroll, liksom den enskilde körkortsinnehavarens kostnader för foto m. m.

Utredningens slutsats blir att fördelarna med förfalskningsskyddet är så stora att de överväger uppkommande nackdelar och kostnader. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att körkortet skall tillverkas enligt AB ID-korts metod. Något behov av särskild isotopmärkning anses inte föreligga för närvarande. Utredningen påpekar dock att sådan märkning snabbt kan införas i tillverkningen om detta senare skulle anses lämpligt.

Utredningens förslag har fått ett positivt mottagande vid remissbehandlingen. Anmärkningar har från några håll framförts mot detaljer i förslaget. Vidare har trafiksäkerhetsverket påpekat att en alternativ tillverkningsmetod för förfalskningsskyddat körkort numera patenterats av ett annat företag än AB ID-kort.

Körkortsutredningen redovisar i betänkandet också huvuddragen av de administrativa rutiner för utfärdande av körkort som utredningen funnit lämpligast med hänsyn till olika krav, bl. a. önskemålen om en tillfredsställande identitetskontroll när körkortet lämnas ut. Utredningens förslag i dessa delar har kritiserats av flera remissorgan såsom alltför komplicerat. Bl. a. har man menat att utredningen för lite har beaktat körkortssökandenas önskemål om att någorlunda lätt och snabbt få ut körkortet när förutsättningarna härför föreligger. Med anledning av kritiken har körkortsutredningen utarbetat ett nytt förslag vilket bygger på riktlinjer som trafiksäkerhetsverket anvisat i sitt remissyttrande och som väsentligen synes tillgodose de i remissyttrandena i övrigt framförda synpunkterna. Enligt det nya förslaget skulle förfarandet för normalfallen utformas på följande sätt.

Den som avser att söka körkort beställer ansökningshandlingar hos centrala körkortsregistret. En sådan beställning bör göras direkt till registret eller till en länsstyrelse men kan också förmedlas av polismyndighet. Efter sedvanliga kontroller i registret utskrivs maskinellt tre blanketter till sökanden, nämligen en för läkarintyg, en för ansökan om lämplighetsintyg och en för ansökan till länsstyrelsen om körkort. Sedan sökanden erhållit läkarintyg och besked om lämplighetsutredningen ansöker han hos länsstyrelsen om körkort. Ett positivt beslut av länsstyrelsen innebär att körkort för sökanden får lämnas ut sedan denne avlagt godkänt förarprov, vilket skall ske inom viss tid, förslagsvis sex månader, efter beslutet. Beslutet medför också att körkortsunderlaget skrivs ut av registret och skickas till sökanden. Genom att länsstyrelsens beslut antecknas i registret, kan sökandens förhållanden i de avseenden som har betydelse för rätten att erhålla körkort övervakas även för tiden fram till dess körkortet utfärdas.

När körkortssökanden önskar genomgå förarprov, har han att anmäla sig hos något av trafiksäkerhetsverkets distriktskontor. Anmälan sker genom att undertecknat körkortsunderlag, foto med läkares påskrift av datum för läkarundersökningen, sökandens namn och personnummer och med läkarens egen namnteckning samt bevis om förarutbildning sänds in. Sökanden tilldelas av distriktskontoret en tid för förarprovet. Denna tid bestäms bl. a. så att tillverkning av körkortet skall hinnas med — i regel 5—6 dagar efter det ansökan kommit in. Körkortsunderlaget och fotot av sökanden skickas till trafiksäkerhetsverkets enhet i Strängnäs, där körkortet tillverkas av AB ID-kort. Efter kontroll i och anmälan till körkortsregistret tillverkas körkortet genom fotografering av körkortsunderlaget med därpå monterat foto. Det färdiga körkortet skickas sedan till vederbörande förrättningsman som skall pröva sökanden.

Om förrättningsmannen godkänner provet, lämnar han omedelbart ut körkortet till sökanden, som får kvittera det på en särskild handling. Identitetskontrollen sker vid utlämnandet dels genom körkortsfotot, dels genom jämförelse mellan namnteckningen på körkortet och på kvittensen. Kan förarprovet inte godkännas behåller förrättningsmannen körkortet, som lagras tills sökanden önskar köra upp på nytt. Godkänt prov måste avläggas inom den angivna sexmånadersfristen.

Slutligen bör i samband med redogörelsen för utredningens förslag påpekas att det tidigare anförda avser körkort för motorfordon. När det gäller det särskilda förarbeviset för traktor menar utredningen att man kan nöja sig med ett enkelt körkort utan foto. Det tidigare beskrivna förfarandet kan tillämpas även beträffande traktorkörkort med de förenklingar som betingas av det enklare utförandet.

De av körkortsutredningen anförda skälen för att utforma körkortet så att det får ett gott förfalskningsskydd väger enligt min mening tungt. Genom den nyss redovisade rutinen för utfärdande av körkort har man också tillgodosett kraven på enkelhet och snabbhet. Det kan dock, som påpekats vid remissbehandlingen, finnas skäl att ytterligare belysa kostnadsaspekten genom en jämförelse med ett system, där körkortet tillgodoser endast trafiksäkerhetskravet, dvs. kravet att personer utan behörighet i görligaste mån hindras från att föra körkortspliktigt fordon. Även med denna begränsning finns det emellertid ett angeläget motiv för gott förfalskningsskydd. Ett körkort enligt detta alternativ bör skrivas ut på specialpapper, som är svårt att förfalska, och förses med myndighetens stämpel och tjänstemans underskrift. Likaså bör det vara försett med körkortinnehavarens foto. Rutinerna bör utformas enligt i huvudsak samma linjer som de för det tidigare alternativet beskrivna. Sålunda bör även i detta fall körkortsunderlaget framställas maskinellt i körkortsregistret, vilket blir avsevärt billigare än om kortet skall framställas vid trafiksäkerhetsverkets distriktskontor. Underlaget skickas från

registret direkt till det distriktskontor, där sökanden enligt anmälan önskar avlägga provet. I den fortsatta hanteringen utgår den del som ligger på trafiksäkerhetsverkets enhet i Strängnäs och på AB ID-kort.

Skillnaden i kostnader för de båda förfarandena torde bli 6 à 7 kr. till det enklare kortets förmån. Eftersom man genom det billigare förfarandet inte får någon från förfalskningssynpunkt tillräckligt skyddad legitimationshandling måste emellertid i jämförelsen också tas med kostnaden för ett särskilt identitetskort. Det billigaste, nu tillgängliga, tillfredsställande identitetskortet torde vara den tidigare beskrivna, av AB ID-kort tillverkade legitimationshandlingen. För en sådan får den enskilde betala 11 kr., vilket i allt fall inte torde överstiga tillhandahållarnas — dvs. postens och bankernas — självkostnadspris. Denna enkla jämförelse ger alltså vid handen, att alternativet med ett från legitimationssynpunkt sämre körkort i själva verket är det totalt sett kostsammaste. Man måste emellertid beakta att inte alla körkortsinnehavare har behov av en särskild legitimationshandling, eftersom många har t. ex. tjänstekort av olika slag, som kanske kan accepteras av post, banker och andra berörda. Det är emellertid först om så många som 40 % eller flera av körkortsinnehavarna har betryggande tjänstekort e. d., som det enklare alternativet blir något billigare än det alternativ som ger ett förfalskningsskyddat körkort. Under inga förhållanden torde kostnadsskillnaden kunna bli så stor att den uppväger de fördelar, även från trafiksäkerhetssynpunkt, som det förfalskningsskyddade körkortet ger. I detta sammanhang vill jag framhålla en synpunkt. Om man väljer att behålla körkortet sådana att de inte är tillfredsställande förfalskningsskyddade kommer posten, bankerna, affärsinnehavarna etc. av service- och konkurrensskäl sannolikt inte att avvisa sådana körkort som legitimationshandlingar. Detta innebär att man i sådant fall även fortsättningsvis måste räkna med falska körkort som hjälpmedel vid brott. Det kan enligt min mening inte råda någon tvekan om att man nu bör ta tillfället i akt att få en allmänt spridd, förfalskningsskyddad legitimationshandling, när det kan ske till ingen eller i vart fall en endast obetydlig merkostnad. Jag vill erinra om att vi i dag har drygt 3 milj. körkort och att antalet ökar i relativt snabb takt.

Utöver det nyss anförda vill jag föra in ytterligare en aspekt i sammanhanget. För att körkortet skall vara tillfredsställande från legitimationssynpunkt krävs inte endast att det har ett gott förfalskningsskydd utan även att det med inte alltför långa mellanrum förnyas. Orsaken härtill är främst att körkortsinnehavarens utseende och namnteckning ändras genom åren och kortet i dessa avseenden behöver aktualiseras. Utredningens förslag om utbyte med tio års intervall har genomgående godtagits av remissinstanserna och jag anser för min del att denna tid är väl avvägd. Det kan emellertid göras gällande att man genom utbytesförfarandet får en fördyring jämfört med det alternativ där körkortet inte

tjänar som allmän legitimationshandling. I detta fall kan man hänvisa till att dagens körkort i princip gäller till innehavarens död. Jag vill emellertid framhålla att de nuvarande reglerna är långt ifrån tillfredsställande. Körkortet är ofta i så dåligt skick att de är svåra att avläsa. Namnuppgiften är ofta felaktig, eftersom körkortsinnehavaren underlåtit att anmäla namnändring. Dessutom brister det givetvis efter ett antal år ofta i kravet att körkortet skall vara försett med välliknande foto. Även om man väljer det enklare körkortsalternativet måste man alltså räkna med en skärpning av bestämmelserna om utbyte. Det är med hänsyn härtill tveksamt i vad mån man får en lägre kostnad i det nu aktuella avseendet, om man väljer det enklare körkortsalternativet. Jag vill också framhålla att man genom regelbundna utbyten av körkortet kan få en anknytning för omprövning av förarkompetensen för det fall man i en framtid skulle finna en sådan motiverad.

Som ett resultat av de tidigare övervägandena förordar jag alltså att de nya körkortet utformas så att de får ett gott förfalskningsskydd och att körkortet utan omprövning byts ut vart tionde år. AB ID-korts tillverkningsmetod, som förordats av körkortsutredningen, synes fylla alla rimliga krav på förfalskningsskydd och bör därför enligt min mening väljas. Genom statens ägarintresse i ifrågavarande företag uppnår man också en god insyn i tillverkningen, vilket är önskvärt från säkerhetsynpunkt. De tidigare beskrivna huvuddragen av de administrativa rutinerna tillgodoser anspråken på säkerhet, enkelhet och snabbhet. I fråga om detaljerna får utformningen ske under tiden fram tills de nya körkortet skall börja utfärdas. Utredningen torde återkomma med ytterligare förslag i detta hänseende.

I fråga om det särskilda traktorkörkortet finns t. v. inte någon anledning att avvika från utredningens förslag. Givetvis kan det bli aktuellt med en omprövning i detta avseende, när motorredskapsutredningens kommande förslag beträffande behörigheten att föra traktor och motorredskap tas upp till bedömning.

En annan väsentlig uppgift vid utformningen av körkortet är att få överensstämmelse med reglerna i 1968 års vägtrafikkonvention, så att man garanterar de svenska körkortens internationella giltighet. Vikten av detta har framhållits av en rad remissinstanser och utredningen har också i huvudsak uppnått detta syfte genom den föreslagna utformningen. Som flera remissorgan påpekat föreligger dock från konventionens föreskrifter vissa avvikelser, som kan medföra risk att de svenska körkortet inte kommer att godtas i alla till konventionen anslutna länder. Bland sådana avvikelser vill jag nämna att utredningen utelämnat förklaringen på körkortet till den bokstavs-beteckning som används för att ange förarbehörigheten, att konventionens kategoriindelning inte följs genom att den särskilda behörigheten att föra personbil i yrkesmässig trafik anges med ordet "TAXI" i an-

slutning till övriga kategoriangivelser på kortets framsida, att förekomsten av vissa särskilda villkor anges med hänvisningsnummer och att körkortsinnehavarens födelseort och adress utelämnats. Dessa avvikelser bör emellertid i stort sett kunna undvikas genom smärre justeringar av körkortets utformning. Även i övrigt kan det finnas anledning att företaga jämkningar med hänsyn bl. a. till önskemålet att få maskinellt läsbara körkort och till produktionstekniska överväganden. Så får ske under den fortsatta detaljutformningen.

Genom 1967 års principbeslut angavs kraven på fordonsförarna i olika avseenden. Jag återkommer till konsekvenserna av detta beslut, när det gäller att utforma förarutbildningen med hänsyn till den behörighet som följer av differentieringen av körkortet. Här vill jag först erinra om att beslutet innebar en anpassning till reglerna i 1949 års vägtrafikkonvention. Efter denna tidpunkt har år 1968 träffats en ny internationell överenskommelse som berör *i n d e l n i n g e n i o l i k a k ö r k o r t s k l a s s e r*. Enligt sistnämnda överenskommelse skall förarbehörigheten anknyta till följande fem fordonskategorier och anges på körkortet med bokstäverna A—E.

- A. Motorcykel.
- B. Personbil och lastbil med en totalvikt om högst 3500 kg (lätt lastbil) samt sådant fordon och därtill kopplat släpfordon med en totalvikt om högst 750 kg. Släpfordonets totalvikt får dock vara högre om den inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och om fordonens sammanlagda totalvikt ej heller överstiger 3 500 kg.
- C. Lastbil med en totalvikt som överstiger 3 500 kg (tung lastbil) samt sådant fordon och därtill kopplat släpfordon med en totalvikt om högst 750 kg.
- D. Buss samt buss och därtill kopplat släpfordon med en totalvikt om högst 750 kg.
- E. Fordonskombination i vilken det dragande fordonet tillhör någon av kategorierna B, C eller D men som sammantagen inte faller under någon av dessa kategorier.

Förenklat uttryckt kan man säga att A anger behörighet att föra motorcykel, B att föra personbil, lätt lastbil och lätt släpvagn, C att föra tung lastbil och lätt släpvagn, D att föra buss och lätt släpvagn samt E att föra fordonskombination med tung släpvagn.

En anpassning till 1968 års konvention fordrar — som körkortsutredningen påpekat — en jämkning av 1967 års beslut i fråga om tillåten vikt på släpvagn under kategori B. Enligt konventionen berättigar nämligen under vissa förutsättningar körkort av kategori B förare att köra med släpvagn som är tyngre än 750 kg. Utvidgningen har framför allt skett för att man så långt möjligt skall slippa kräva körkort av kategori

E för den som vill låta sin bil dra en husvagn. Med hänsyn härtill och för att undvika risken att svenska körkort underkänns av andra till konventionen anslutna stater bör man enligt min mening vidta denna jämkning.

Även i fråga om åldersgränserna för behörighet att föra vissa slag av fordon avviker 1967 års beslut från nyssnämnda konvention. Sålunda är de för svenskt vidkommande beslutade minimiåldrarna i några fall lägre än vad de till konventionen anslutna länderna förbundit sig att godta. Detta innebär emellertid endast att övriga länder inte är skyldiga att acceptera den i ett svenskt körkort angivna behörigheten om innehavaren inte uppnått i konventionen angiven ålder. Huruvida villkoret är uppfyllt kan lätt konstateras eftersom körkortsinnehavarens födelsedag finns angiven på körkortet. Anledning att jämka de svenska reglerna finns inte i detta fall.

I ett annat avseende kan emellertid tvekan råda om man utan vidare bör använda de i konventionen upptagna kategorierna för att beskriva behörigheten att föra motorfordon. Jag syftar då på den omständigheten att man i fråga om behörighet att föra motorcykel, betecknad A, inte skiljer mellan lätt och tung motorcykel. På nuvarande motorcykelkörkort anges att behörigheten gäller endast för lätt motorcykel, om körkortsinnehavaren ej fyllt 18 år. Med den av utredningen förordade och av mig accepterade framställningsmetoden skulle denna, för endast ett fåtal gällande begränsning, enligt utredningen behöva anges på alla körkort. Med hänsyn härtill avvisar utredningen en sådan lösning. Utredningen anser i stället att man i samband med körkortsprovet i förekommande fall bör särskilt kontrollera att sökande, som är under 18 år, vet om begränsningen i behörigheten. För min del finner jag den nuvarande principen att begränsningen anges på körkortet mera tillfredsställande. Begränsningen kan anges exempelvis på körkortets framsida under särskilda villkor.

Jag har principiellt den uppfattningen att man inte nu bör gå ifrån 1967 års beslut, såvida inte starka skäl talar därför. Med hänsyn härtill är jag inte beredd att tillmötesgå de synpunkter på ändring av bl. a. olika åldersgränser som framförts av remissinstanserna. I ett avseende finner jag dock kritiken berättigad och detta gäller minimiåldern för behörighet att föra buss. Riksdagen har också (3LU 1970: 60, rskr 1970: 357) uttalat sig för en sänkning av åldersgränsen till 20 år och jag förordar att så sker.

De tidigare beskrivna, med A—E angivna körkortsklasserna medger i och för sig en rad olika kombinationer av behörighet. Mot varje kombination måste emellertid svara en viss kompetens och bakom denna måste i sin tur finnas en ändamålsenlig utbildning. För att utbildningskraven skall kunna specificeras och utbildningsbehoven tillgodoses på ett riktigt sätt krävs därför en begränsning av kombinationsmöjligheterna.

Så skedde redan genom 1967 års beslut och detta bör i princip följas. Inte heller här är jag alltså beredd att acceptera alla de synpunkter som framförts av remissinstanserna, särskilt som de i stor utsträckning fanns med i bilden redan när 1967 års beslut fattades. Utvecklingen sedan dess har dock visat att man lämpligen bör ha särskilt busskörkort, som inte ger behörighet att föra tung lastbil. Härigenom kan man nämligen tillgodose det växande behov av specialutbildade förare som uppkommit för den kollektiva trafiken i tätorterna. Det synes inte finnas någon anledning att ge dessa förare den utbildning som krävs för att föra ett tungt lastbilskeppage. Att förena bussbehörigheten med rätt att föra buss med tillkopplad tung släpvagn möter dock inget hinder eftersom släpvagnar som kopplas till buss alltid är relativt små och knappast i högre grad påverkar manövreringsmöjligheterna.

Enligt 1967 års beslut skulle man med den nyss förordade modifieringen få följande körkortsklasser.

A****	Behörighet: motorcykel
AB***	Behörighet: motorcykel, personbil, lätt lastbil, lätt släpvagn
AB**E	Behörighet: motorcykel, personbil, lätt lastbil, lätt och tung släpvagn
ABC*E	Behörighet: motorcykel, personbil, lätt och tung lastbil, lätt och tung släpvagn
AB*DE	Behörighet: motorcykel, personbil, lätt lastbil, buss, lätt och tung släpvagn
ABCDE	Behörighet: samtliga fordonsslag

Därtill kommer den särskilda behörigheten att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig personbefordran, vilken enligt vad jag tidigare anfört kan anges exempelvis med beteckningen TAXI efter körkortets nummer. Denna behörighet kan kombineras med AB\*\*\* och AB\*\*E och ingår automatiskt i ABC\*E, AB\*DE och ABCDE. Totalt får man således åtta olika körkortsklasser, dvs. en mera — AB\*DE — än enligt 1967 års beslut.

Behörigheten att föra traktor berörs inte av 1968 års konvention. De nyss angivna körkortsklasserna skall, i enlighet med vad statsmakterna beslöt år 1967, även omfatta rätt att föra traktor, men en särskild traktorbehörighet och ett särskilt traktorkörkort bör, som jag tidigare anfört, finnas kvar.

Den föregående diskussionen är givetvis inte uttömmande. En rad speciella problem, såsom exempelvis om rätten att föra buss eller tung lastbil inom garage eller verkstadsområden i samband med reparation o. d., får tas upp under den fortsatta detaljutformningen inom departementet och i körkortsutredningen.

En för körkortsreformens utformning väsentlig fråga är om man bör

föreskriva obligatoriskt utbyte av gamla körkort mot nya.

Körkortsutredningen anför en rad skäl som talar för att ett sådant utbyte sker. Man pekar på att det med ett centralt ADB-baserat körkortsregister är särskilt viktigt att registeruppgifterna och uppgifterna i körkortet är helt riktiga. Eftersom registret måste vara uppbyggt med ledning av personnummer, är det väsentligt att även körkortet innehåller uppgift om dessa nummer. Så är i stor utsträckning inte fallet med de nuvarande körkortet. Vidare framhåller man att de körkort som nu finns inte överensstämmer med reglerna i 1968 års konvention med därav följande risk för att de inte accepteras internationellt. Om man inte föreskriver ett särskilt utbytesförfarande kommer den nuvarande typen av körkort — om än i allt mindre omfattning — att finnas kvar under lång tid. Även med hänsyn till det bristfälliga förfalskningskyddet anser utredningen en sådan konsekvens otillfredsställande. Utredningen förordar att utbyte av körkort sker i anslutning till införandet av det nya körkortsregistret. Kostnaderna för ett utbyte uppskattas av utredningen till ca 13 kr. per körkort. Det skall här framhållas att traktorkörkortet inte behöver bytas ut på grund bl. a. av att de inte skall tjäna som legitimationshandling.

Utredningens ställningstagande har mottagits positivt av remissinstanserna. För min del anser jag också att de framförda argumenten är övertygande. I fråga om kostnadsaspekten vill jag dock tillfoga en synpunkt. Jag kan hänvisa till vad jag tidigare anfört om behovet av en allmän legitimationshandling och de höga krav som de nya körkortet tillgodoser i detta avseende. Även om man inte genomför ett obligatoriskt utbyte av de nuvarande körkortet måste man räkna med att ett mycket stort antal körkortsinnehavare frivilligt begär utbyte av sina gamla förarbevis, eftersom de därigenom, mot en obetydlig merkostnad i förhållande till vad ett vanligt identitetskort kostar, får både ett nytt körkort och en fullgod legitimationshandling.

Ett utbyte av de nuvarande körkortet gäller en volym av drygt tre miljoner kort och kan av administrativa och produktionstekniska skäl inte ske på en gång. Utredningen har ansett att en övergångstid om tre—fyra år är lämplig och i anslutning till en sådan tidsplan lagt fram förslag till rutiner för utbyten med särskilda arrangemang för att garantera spridningen av utbytena jämnt över hela perioden. Utredningens förslag har inte mött några egentliga invändningar under remissbehandlingen.

Det finns uppenbarligen en rad olika rutiner som kan användas för körkortsutbytet och det synes inte finnas anledning att här närmare gå in på detaljer. En utbytestid av tre—fyra år torde vara en lämplig kompromiss mellan önskemålet att åstadkomma ett snabbt utbyte och kravet att inte genom en koncentrerad av resursbehovet administrativt och framställningstekniskt åsamka för stora kostnader.

När det gäller frågan om vilket slag av körkort av den nya typen som körkortsinnehavaren skall få vid utbyte blir den naturliga lösningen enligt körkortsutredningen att den som har körkort för motorcykel tilldelas körkort klass A\*\*\*\* och att den som har körkort för bil erhåller körkort klass AB\*\*\*. Enligt gällande bestämmelser skiljer man i fråga om rätten att föra bil mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik. För det senare fallet ger ett vanligt körkort behörighet att föra alla slag av körkortspliktiga fordon, dvs. även tung lastbil, tung släpvagn och buss. För den yrkesmässiga trafiken krävs därutöver ett särskilt trafik kort, för vilket gäller strängare krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och färdighet. För rätt att föra buss uppställs kravet om trafik kort med särskild bussbehörighet (s. k. busskort). Den som har trafik kort måste enligt körkortsutredningen antas motsvara de krav som skall ställas på innehavare av körkort klass ABC\*E eller, om trafik kort berättigar till förande av buss, klass ABCDE.

Även körkortsinnehavare som inte har trafik kort men som vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande ändå har en viss vana att föra tyngre fordon — t. ex. från icke yrkesmässig trafik — bör utan särskilt prov få byta ut sitt äldre körkort mot ett nytt, som ger behörighet för samma fordon. Körkortsutredningen kommer, med hänvisning till bl. a. bilförarutredningens tidigare överväganden och remissyttrandena däröver, fram till att två års vana bör vara tillräcklig. Intyg om körvanan skall företes vid körkortsutbytet. Sådant intyg skall kunna utfärdas av polisen och av arbetsgivare som är statlig eller kommunal myndighet eller fått särskilt bemyndigande att utfärda intyg av detta slag. Dessutom bör enligt utredningen rätt att få mera kvalificerat körkort gälla även dem som undergått särskild utbildning, vilken kan antas ge motsvarande erfarenhet och körvana.

Utredningens förslag har vunnit remissinstansernas gillande när det gäller de principiella huvuddragen. I fråga om detaljerna framförs från olika håll erinringar eller kompletterande förslag. Att ta upp dessa frågor här syns inte vara befogat. Detaljregleringen får utformas under det fortsatta arbetet inom körkortsutredningen och i departementet, därvid remissinstansernas synpunkter och önskemål beaktas i den mån så är påkallat. I viss utsträckning kommer säkerligen problemen att lösas under det praktiska handhavandet av utbytet utan att särskilda föreskrifter utfärdas.

De av körkortsutredningen uppdragna principerna för utbyte av körkort är naturliga och rimliga. Givetvis hade det varit önskvärt att man vid ersättandet av trafik korten kunnat undersöka hur vederbörande använt sitt trafik kort. Härigenom skulle det vara möjligt att vid körkorts-tilldelningen ta hänsyn till körkortsinnehavarens färdigheter och behov så att taxichauffören erhöll nytt körkort i klass AB\*\*\* med särskild

taxibehörighet och lastbilschauffören körkort i klass ABC\*E. När nu detta inte är möjligt av rent praktiska skäl får man acceptera den mera schablonmässiga metod som körkortsutredningen förordat. Med anledning av påpekanden vid remissbehandlingen vill jag framhålla, att även innehav av det s. k. lilla busskortet bör ge rätt till körkort i klass ABCDE.

När det gäller den grupp av förare som med stöd av intyg skulle erhålla körkort med högre behörighet bör man räkna med att det i huvudsak blir fråga om lastbilsförare som kört i icke yrkesmässig trafik. Som jag nyss påpekat måste man av praktiska skäl acceptera att alla trafik kortsinnehavare får den nya behörigheten ABC\*E, även om de i många fall kört endast taxibil eller kanske inte alls verkat som yrkeschaufförer. Att då för den grupp yrkesförare som inte har trafik kort fordra hela två års körvana synes knappast rimligt. Det bör, som några remissorgan påpekat, vara tillräckligt om man för erhållande av körkort i klass ABC\*E genom körkortsutbyte uppställer kravet att vederbörande under de senaste tolv månaderna före utbytet i betydande omfattning fört tung lastbil. Motsvarande erfarenhet på buss bör ge körkort i klass ABCDE.

Mot utredningens förslag att viss utbildning skall ge rätt till högre behörighet har jag inte någon invändning.

Genom 1967 års beslut slogs fast att körkortsreformen skall förenas med en allmän höjning av förarutbildningen och av kraven i samband med förarproven. Målet för utbildningen anges i fråga om den teoretiska delen vara bl. a. att eleven skall få erforderliga insikter om allvaret i bristande trafiksäkerhet och om de krav på ansvar och hänsyn som gäller varje trafikant. I fråga om den praktiska sidan av utbildningen framhölls bl. a. behovet av undervisning i landsvägskörning och körning under mörker, i vilka avseenden körkortsaspiranterna ansågs ha alltför liten erfarenhet f. n. Trafiksäkerhetsverket arbetar med utgångspunkt i 1967 års beslut med utformningen av de utbildningsplaner som skall vara normgivande efter reformens genomförande. Den mera avancerade utbildningen kommer att ställa något ökade krav på utbildningsresurserna men man torde inte behöva räkna med problem när det gäller att tillgodose dessa.

Givetvis måste den förbättrade utbildningen följas upp med skärpta förarprov. Utformningen av dessa nya prov pågår inom trafiksäkerhetsverket. Skärpningen av proven torde påkalla viss förstärkning av trafiksäkerhetsverkets personella resurser för examinering av körkortsaspiranter. Det bör beaktas att körkortsreformen i sig genom de rationellare rutinerna för bl. a. körkortsutfärdande inte oväsentligt kommer att minska förrättningsmännens administrativa göromål.

De tidigare beskrivna differentierade körkortet får sin största betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt genom att de medger en diffe-

rentiering av förarutbildning och förarprov. Det blir alltså möjligt att beträffande varje körkortsklass ange specificerade normer för utbildningen och förarproven, varigenom man skapar garantier för att varje förare har förutsättningar att på ett från trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt föra det slag av fordon som han skall använda i trafik. Här måste man emellertid övergångsvis räkna med en del problem, när det gäller att tillgodose vissa utbildningsbehov för högre kompetens än körkortsklass AB\*\*\*.

Den tidigare beskrivna uppdelningen av förarbehörigheten med avseende på yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik men — med undantag för busskortet — utan hänsyn till fordonsslag har givetvis påverkat utbildningens inriktning. Eftersom användning av buss i icke yrkesmässig trafik är sällsynt gäller i praktiken för nästan alla bussförare kravet på särskilt busskort. Detta har haft till följd att man i dag inom buss- trafikföretagen, i vissa trafikskolor och inom yrkesskolans ram har en särskild, på bussbehörighet inriktad utbildning. Den nya differentierade körkortsbehörigheten medför i sig ingen ändring av utbildningsbehoven inom denna sektor. I stället torde införandet av ett särskilt busskörkort — klass AB\*DE — som inte medför rätt att föra tung lastbil och alltså inte heller krav på särskild färdighet i detta avseende, öppna möjligheter till en specialiserad utbildning och ett rationellt utnyttjande av utbildningsresurserna.

Inte heller när det gäller utbildning av förare för taxibehörighet torde körkortsreformen ge upphov till problem. Utbildningen till förare för vanligt trafik kort — dvs. för behörighet att i yrkesmässig trafik föra annat motorfordon än buss — ges för närvarande i stor utsträckning inom trafikskolorna. Eftersom man från behörighetsynpunkt inte skiljer mellan personbil och tung lastbil sker utbildningen av naturliga skäl främst på personbil och i stor utsträckning med inriktning på taxitrafik. Den utbildningskapacitet som sålunda redan finns torde i huvudsak vara till fyllest även i framtiden. Därtill kommer att de föreslagna differentierade körkortskraven, när det gäller taxibehörigheten, lämnar möjligheten öppen till en betydande egenutbildning, dvs. icke läroledd utbildning.

Det föreslagna kravet på särskilda färdigheter och särskild behörighet för rätt att föra tung lastbil och tung släpvagn medför en betydande ökning av utbildningsbehoven för att man skall kunna täcka den normala avgången av yrkesförare och det nytillskott som beror av vägtrafiksektorns expansion. Orsaken till den kraftiga ökningen är dels att det inte längre kommer att räcka med utbildning på personbil och att egenutbildning inte blir möjlig, dels att den högre behörigheten kommer att krävas även för icke yrkesmässig trafik.

Man kan räkna med att förarproven för lastbilskörkort — klass ABC\*E — måste avläggas med tung lastbil och tungt släp och även

utbildningen måste därför ske med sådana fordon. Trafikskolorna har inte resurser att i någon större omfattning ge denna undervisning. I huvudsak torde därför utbildningen få ske genom det allmännas försorg inom ramen för gymnasieskolan, som vid halvårsskiftet övertar yrkes-skolans uppgifter. Förarutbildningen inom det militära och inom de större trafikföretagen måste även i fortsättningen tillvaratas och anpassas till de nya behörighetskraven. I vilken omfattning detta blir möjligt är emellertid svårt att avgöra. Vid bedömningen av de framtida utbildningsresurserna bör man enligt min mening i första hand hålla sig till vad gymnasieskolan erbjuder.

De redovisade övervägandena leder till att det inte finns någon möjlighet att på en gång ställa kravet på högre behörighet för rätt att föra tung lastbil och tung släpvagn. Även genom att införa de nya reglerna etappvis kan man emellertid få betydande vinster från trafiksäkerhets-synpunkt. För min del har jag efter att ha övervägt olika lösningar kommit fram till att man i första etappen bör kräva en högre behörighet för rätt att föra fordonskombinationer, i vilka tung släpvagn ingår, men för singelfordon — med undantag givetvis för taxi och buss, som jag tidigare behandlat — inte uppställa några särskilda krav utöver körkort i klass AB\*\*\*. Härmed når man den avsevärda fördelen att med tillgängliga utbildningsresurser redan från början under de nya reglerna föra in släp-vagnsekipagen, som erfarenhetsmässigt ställer störst krav på förarnas omdöme och skicklighet. Genom denna lösning uppnår man i praktiken också att flertalet av dem som för de tyngsta lastbilarna kommer att inneha den högre behörigheten, eftersom endast en liten del av dessa fordon används i trafik utan att släpvagn någon gång är tillkopplad.

Efter första etappen gäller det att föra in även singelfordonen i reformen. Därvid är det givetvis viktigast att få med de lastbilar som i fråga om konstruktion och när det gäller körteknik avviker från personbilar-na. En skiljelinje finner man i detta avseende vid en totalvikt om ca 7 ton, eftersom främst lastbilar med högre totalvikt än denna är utrustade med t.ex. tryckluftsbromsar och servostyrning. En motsvarande bedömning ligger bakom den nuvarande regeln i 29 § 5 mom. VTF att krav på trafik kort under vissa omständigheter kan uppställas för behörighet att föra lastbil med totalvikt över 7 ton i icke yrkesmässig trafik. Ett nästa steg skulle alltså kunna omfatta lastbilar med en totalvikt över 7 ton och innebära att körkort i klass ABC\*E eller ABCDE krävs för rätt att föra singelfordon med denna totalvikt. Förare, som inte i samband med körkortsreformens införande erhållit sådant körkort, måste avlägga prov för den högre behörigheten. En realistisk bedömning av utbildningsresursernas och fordonsparkens tillväxt ger vid handen att man bör kunna ta detta steg tre år efter första etappens genomförande. Det utbildningsbehov som härigenom skapas bedöms

kunna tillgodoses inom ramen för en normal utbyggnad av gymnasieskolans resurser. Det fullständiga genomförandet av reformen bör kunna ske några år därefter.

Det program jag här förordat medför även under övergångsskedet en klar höjning av fordonsförarnas kompetens. Jag vill emellertid erinra om att nu gällande bestämmelser uppställer krav på trafik kort för rätt att föra fordon i yrkesmässig trafik oavsett fordonets vikt. För att man inte i detta avseende skall riskera en försämring jämfört med dagsläget förordar jag att en motsvarande regel får gälla under övergångstiden, men man bör därvid undvika att trafik kortet som sådant måste behållas. Med hänsyn till att den nuvarande utbildningen för trafik kort är i stor utsträckning inriktad på att ge kunskaper och färdighet för taxitrafik synes den förordade regeln enklast kunna formuleras så att den nya taxibehörigheten krävs för rätt att under övergångstiden föra lastbil i yrkesmässig trafik.

När det härefter gäller tidsplanen för körkortsreformens genomförande vill jag erinra om att körkortsutredningen lagt fram ett ambitiöst förslag med sikte på en början redan den 1 juli 1971. Jag är väl medveten om värdet av ett snabbt genomförande av reformen men flera omständigheter hindrar en så tidig start. Ett förhållande som måste beaktas är att tillgången till ett centralt körkortsregister i hög grad underlättar genomförandet av reformen och att man innan registret är upplagt endast kan åstadkomma provisoriska lösningar. Som jag tidigare redovisat kan det nya registret inte antagas vara upplagt förrän i slutet av år 1972. Vidare vill jag erinra om att värdet av reformen i hög grad är förknippat med de högre krav som kan ställas på körkortsaspiranterna och den differentierade utbildning som kan erbjudas. Den utbildning inom yrkesskolan och — senare — inom gymnasieskolan, som enligt vad jag tidigare anfört är av avgörande betydelse för täckande av behovet, är under uppbyggnad. På grund härav skulle sannolikt en tidig start av reformen leda till en längre övergångstid. Vidare finns vissa vägande produktionstekniska problem. Med hänvisning till de angivna omständigheterna förordar jag att den 1 januari 1973 sätts som riktpunkt för reformstarten men att det slutliga fastställandet får bero på när körkortsregistret är uppbyggt i tillräcklig omfattning.

Med den angivna utgångspunkten bör användandet av de nya förarproven och utfärdandet av de nya körkortet börja vid årsskiftet 1972/73. Samtidigt inleds det obligatoriska utbytet av de gamla körkortet mot nya kort. Utbytet skall under år 1973 genomföras helt beträffande dem som, enligt vad jag tidigare förordat, skall erhålla högre behörighet och i övrigt så att totalt ca en miljon kort byts ut under året. De nuvarande behörighetskraven gäller i princip under denna tid. Den 1 januari 1974 inleds nästa skede av körkortsreformen. Under åren 1974 och 1975 skall återstående gamla körkort bytas ut med ca en miljon per år. Den 1 ja-

nuari 1977, när nästa etapp genomförs, är alla gamla körkort utbytta. Efter ytterligare ett par år genomförs de nya behörighetsreglerna i sin helhet.

De angivna behörighetsreglerna kan synas komplicerade men de kan sammanfattningsvis beskrivas så att nuvarande regler i princip gäller fram till årsskiftet 1973/74, att de nya reglerna därefter införs beträffande rätt att föra taxi, buss eller fordonskombination i vilken tung släpvagn ingår, att de nya reglerna den 1 januari 1977 utvidgas att gälla även lastbil med högre totalvikt än 7 ton, att de nya reglerna genomförs i sin helhet ett par år senare samt att till dess kravet på särskild behörighet för yrkesmässig trafik behålls för de fordonskategorier som dithills inte omfattas av de nya reglerna. De särskilda övergångsreglerna i fråga om behörighet gäller givetvis endast för trafik inom Sverige. Under övergångsskedet kommer varje körkortsinnehavare att få en klar och uttömmande beskrivning av den behörighet som just hans körkort ger. Slutligen vill jag erinra om att behörigheten att föra traktor inte påverkas av de nya reglerna.

Vad jag tidigare anfört omfattar huvudprinciperna för körkortsreformen i fråga om de nya körkortens utformning och de nya behörighetsreglerna. Däremot har jag inte funnit det lämpligt att lägga fram en författningssammanfattning av de nya reglerna. Ett skäl härför är att alla detaljer i reformen ännu inte är utformade och att körkortsutredningen senare skall lägga fram ytterligare förslag i dessa delar. Ett annat skäl är att trafikmålskommittén arbetar med flera problem rörande körkort som också måste regleras i en ny författning. Jag kan här som exempel nämna frågorna om lämplighetsintyg som förutsättning för rätt att erhålla körkort och om grunderna för körkortsåterkallelse. När trafikmålskommittén slutligt redovisat sina överväganden i bl. a. dessa ämnen avser jag att återkomma med de förslag till riksdagen som kan föranledas därav. Om så inte kan ske innan en ny författning beträffande övriga körkortsregler måste finnas med hänsyn till den reform som jag tidigare beskrivit huvuddragen av, synes det lämpligast att Kungl. Maj:t, i linje med de i prop. 1970: 171 angivna principerna, utan riksdagens ytterligare hörande meddela erforderliga föreskrifter inom ramen för Kungl. Maj:ts administrativa och ekonomiska lagstiftningsmakt.

Utredningen har beräknat kostnaderna för övergång till ett centralt register till ca 12 milj. kr. Av detta belopp har närmare 2 milj. kr. redan — i avvaktan på riksdagens ställningstagande till utredningens förslag — ställts till förfogande för bilregisternämndens arbete med en samordning mellan bil- och körkortsregistren i enlighet med statsmakternas beslut om bilregisternämndens inrättande.

Driftkostnaderna i den föreslagna organisationen har angivits till ca 9,5 milj. kr.

Enligt vad jag tidigare anfört beräknar utredningen att närmare 3 milj. körkort skall bytas ut mot sådana av den nya typen sedan det centrala registret tagits i bruk. Kostnaderna för körkortsutbytet har i 1970 års lönenivå uppskattats till ca 13 kr. per körkort.

I betänkandet görs en jämförelse mellan kostnaderna för det nuvarande systemet och det föreslagna. Av beräkningarna framgår att en betydande effektivisering av bl. a. trafiksäkerhetsarbetet kan uppnås utan kostnadsökning och med minskad personalinsats. Tillverkningen av körkortet och förfarandet därvid kommer visserligen att kosta något mer med den nya metoden. Denna ger emellertid — som jag tidigare framhållit — ett förfalskningssäkert körkort som samtidigt helt motsvarar kraven på en fullgod legitimationshandling. Från såväl samhällets som den enskildes synpunkt måste en sådan ordning hälsas med tillfredsställelse, särskilt som den enskilde — som avses bära kostnaderna för det nya körkortet — härigenom slipper att bekosta såväl ett körkort som en särskild legitimationshandling.

### Hemställan

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t bereder riksdagen tillfälle att yttra sig över de allmänna riktlinjer för omorganisationen av körkortsregistreringen, m. m., som jag angett 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 avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

## Innehållsförteckning

<b>Propositionens huvudsakliga innehåll</b> .....	1
<b>A. Inledning</b> .....	2
<b>B. Körkortsregistreringen</b> .....	4
I. Gällande bestämmelser .....	4
II. Nuvarande organisation och arbetsbelastning m. m. ....	5
Utredningen .....	5
III. Allmänna synpunkter på körkortsregistret .....	7
Utredningen .....	7
Remissyttrandena .....	8
IV. Körkortsregistrets innehåll, uppgiftsskyldighet m. m. ....	9
Utredningen .....	9
Remissyttrandena .....	11
V. Sekretess, rehabiliteringsregler och avskiljande av uppgifter ur registret .....	13
Utredningen .....	13
Remissyttrandena .....	15
VI. Registeruppgifternas tillgänglighet .....	16
Utredningen .....	16
Remissyttrandena .....	17
VII. Registrering och handläggning av ärenden rörande utländska körkort .....	17
Utredningen .....	17
Remissyttrandena .....	18
VIII. Val av nytt registreringssystem .....	19
Utredningen .....	19
Remissyttrandena .....	22
IX. Organisationen av ett centralt körkortsregister .....	22
Utredningen .....	22
Remissyttrandena .....	24
X. Övergången till ett centralt körkortsregister .....	24
Utredningen .....	24
Remissyttrandena .....	25
<b>C. Körkortet</b> .....	25
I. Gällande bestämmelser m. m. ....	25
II. 1949 och 1968 års vägtrafikkonventioner samt 1967 års riksdagsbeslut om differentierade körkort m. m. ....	27
III. Förfalskningsskydd m. m. ....	29
Utredningen .....	29
Remissyttrandena .....	33
IV. Körkortens utformning och internationella giltighet .....	36
Utredningen .....	36
Remissyttrandena .....	37
V. Indelning i olika körkortsklasser .....	38
Utredningen .....	38
Remissyttrandena .....	39

<b>Prop. 1971: 65</b>	75
<b>VI. Utbyte av nuvarande körkort</b> .....	41
Utredningen .....	41
Remissyttrandena .....	42
Vissa utbildningsfrågor .....	43
<b>VII. Tidsplanen för körkortsreformens genomförande</b> .....	45
Utredningen .....	45
Remissyttrandena .....	45
<b>D. Kostnadsberäkningar</b> .....	46
Utredningen .....	46
Remissyttrandena .....	50
<b>Departementschefen</b> .....	51

