



Statens
offentliga
utredningar

1970: 26

Kommunikations-
departementet

Ref

Körkort och körkorts- registrering

SOU

Betänkande av Körkortsutredningen
Stockholm 1970

Statens offentliga utredningar 1970

Kronologisk förteckning

1. Barns utemiljö. Tryckeribolaget. C.
2. Om stat och kyrka. Beckman. U.
3. Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
4. Reformerad lärarutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
5. Statligt stöd till fiskehamnar. Esselte. Jo.
6. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Förslag och motiv. Tryckeribolaget. S.
7. Ny livsmedelsstadga m.m. Del II. Bilagor. Tryckeribolaget. S.
8. Yrkesteknisk högskoleutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
9. Snöskotern-fordonet och föraren. Esselte. K.
10. Fria läromedel. Beckman. U.
11. Folk tandvårdens utbyggande och reglering. Beckman. S.
12. Värnpliktstjänstgöringens civila meritvärde. Esselte. Fö.
13. Sveriges energiförsörjning. Enerkipolitik och organisation. Svenska Reproduktions AB. I.
14. Balanserad regional utveckling. Bilagor. Del I. Esselte. In.
15. Balanserad regional utveckling. Bilagor. Del II. Esselte. In.
16. Riksdagsgrupperna • Regeringsbildningen. Norstedt & Söner. Ju.
17. Ersättare för riksdagsledamöterna. Esselte. Ju.
18. Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. Beckman. Fi.
19. Svensk FN-lag. Esselte. Ju.
20. Behörighet, meritvärdering, studieprognos. Specialundersökningar av kompetensfrågor. Esselte. U. (Utkommer senare.)
21. Vågar till högre utbildning. Esselte. U. (Utkommer senare.)
22. Pedagogisk utbildning och forskning. Berlingska Boktryckeriet. Lund. U.
23. Understödsföreningar. Svenska Reproduktions AB. Fi.
24. Rationell bensinhandel. Esselte. H.
25. Aspirationer, möjligheter och skattemoral. Göteborgs Offsettryckeri AB. Surte. Fi.
26. Körkort och körkortsregistrering. Norstedt & Söner. K.



Statens offentliga utredningar

1970: 26

Kommunikationsdepartementet

Körkort och körkortsregistrering

Betänkande av Körkortsutredningen

Stockholm 1970

Innehåll

Skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet	
Kapitel 1 <i>Sammanfattning</i>	7
Kapitel 2 <i>Direktiven</i>	16
2.1 Direktiven	16
2.2 Överlämnade skrivelser	17
2.3 Samband med andra utredningar m. m.	17
2.4 Organisationsfrågan	18
Kapitel 3 <i>Körkortet</i>	20
3.1 Direktiven	20
3.2 Historik	21
3.3 Gällande ordning m. m.	21
3.3.1 Gällande ordning	21
3.3.2 Antalet körkort m. m.	22
3.4 1967 års riksdagsbeslut om ny indelning av körkortet	24
3.5 1949 och 1968 års vägtrafikkonventioner	25
3.6 Förhållanden i några andra länder	27
3.7 Kritik mot det svenska körkortet	28
3.8 Förfalskningsskyddet	29
3.9 Periodisk förnyelse av körkort ..	32
3.10 Organisation	35
3.11 Körkortets utformning	36
3.12 Traktorkörkort	43
3.13 Duplettörkort	43
3.14 Turistörkort	47
3.15 Militära körkort	48
3.16 Förslag beträffande körkortet ..	48
Kapitel 4 <i>Körkortsregistret</i>	51
4.1 Direktiven	51
4.2 Historik	52
4.3 Gällande ordning	52
4.4 Nuvarande organisation och arbetsbelastning	56
4.5 Förhållanden i några andra länder	57
4.6 Enkät rörande behovet av uppgifter ur körkortsregistret	60
4.7 Rättsväsendets informationssystem (RI)	63
4.8 Kritik mot de nuvarande körkortsregistren och tidigare förslag	64
4.9 Allmänna synpunkter på körkortsregistret	68
4.10 Körkortsregistrets innehåll	70
4.11 Uppgiftsskyldighet till registret ..	77
4.12 Sekretess	78
4.13 Rehabiliteringsregler	80
4.14 Vilka skall få uppgifter ur registret?	82
4.15 Hur snabb tillgång behövs till körkortsregistret?	84
4.16 Avskiljande av uppgifter ur registret	87
4.17 Registrering och handläggning av ärenden rörande utländska körkort	87
4.18 Omfattningen av ett centralt körkortsregister	91
4.18.1 Antalet till registret inkommande uppgifter	91

4.18.2	Antalet i registret befintliga uppgifter	92	8	Utlämnning och avgiftsuppbörd	120
4.18.3	Antalet från registret utgående uppgifter	93	9	Vissa särskilda fall ..	121
4.19	Val av system	93	10	Identitetsprövningen ..	121
4.19.1	Allmänt om manuella och ADB-system	93	11	Sammanfattning av ansökningsförfarandet ..	122
4.19.2	För- och nackdelar med ett manuellt resp. ett ADB-baserat centralt körkortregister	95	5.2.2	Omprövning av körkortsinnehav	123
4.19.3	Slutsats i fråga om manuellt eller datamaskinellt system	99		Kapitel 6 Övergången	125
4.19.4	Kraven på datamaskinläggningen	100	6.1	Utbyte av de nuvarande körkorten	125
4.19.5	Registrets uppbyggnad ..	101	6.2	Övergången till ett centralt register	131
4.19.6	Förbindelserna med registret	101		Kapitel 7 Körkortsreformens genomförande	134
4.19.7	Samordning med andra datamaskinella register ..	102		Kapitel 8 Kostnadsberäkningar	140
4.19.8	Anläggningens placering	103	8.1	Nuvarande kostnader	140
4.19.9	Offentlighetsreglernas tillämpning på det datamaskinella registret	104	8.2	Uppskattade engångskostnader vid övergång till ett centralt register	141
4.20	Organisation	105	8.3	Uppskattade driftskostnader i den föreslagna organisationen	141
			8.4	Jämförelse mellan kostnaderna för den nuvarande registrering och den föreslagna	142
			8.5	Kostnaderna under övergångstiden	143
			8.6	Körkortsavgifterna	143
			8.7	Kostnaderna för körkortsutbytet	144
				Kapitel 9 Ändringar i vägtrafikförordningen och förordningen om yrkesmässig trafik	145
			9.1	VTF	145
			9.2	YTF	157
				<i>Bilagor</i>	
			1	Nuvarande formulär för körkort ..	160
			2	Nuvarande formulär för turistkörkort	161
			3	Nuvarande formulär för trafik kort	162
			4	Prognos över antalet körkortsinnehavare m. m.	163
			5	Utdrag ur 1968 års konvention om vägtrafik	167
			6	Förslag till formulär för ansökan om körkort	171
			7	Förslag till kungörelser om ändringar i VTF och YTF	172
Kapitel 5	Förfarandet	110			
5.1	Gällande ordning	110			
5.1.1	Utfärdande av körkort m. m.	110			
5.1.2	Omprövning av körkortsinnehav	112			
5.1.3	Avgiftsuppbörden	112			
5.1.4	Nuvarande arbetsmetoder vid länsstyrelserna	113			
5.2	Förfarandet i det nya systemet ..	114			
5.2.1	Utfärdande av körkort ..	114			
	1 Rekvisition av ansökningsblanketter m. m.	116			
	2 Lämplighetsutredningen	117			
	3 Fotografiet	117			
	4 Läkarundersökningen	118			
	5 Förarprovet	118			
	6 Länsstyrelsens prövning	119			
	7 Tillverkning och utfärdande	120			

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 3 mars 1967 uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet den 18 maj samma år åt verkställande direktören Rune Hermansson att såsom sakkunnig inom departementet utreda frågan om centralt körkortsregister m. m. och därmed sammanhängande spörsmål. Till experter förordnades den 9 juni 1967 departementsrådet A. Börje Alpten, förste länsassessorn Bo G. Blomquist, redaktören Martin Sahlin och avdelningschefen hos statskontoret C. Fredrik J. Trotzig, den 30 september 1967 byrådirektören hos statskontoret Karl-Erik A. Wahlström samt den 11 juni 1969 byrådirektören hos statens trafiksäkerhetsverk S. Olof K. Lindqvist.

Till sekreterare förordnades den 9 juni 1967 byrådirektören Jaan Raud. Sedan Raud den 2 april 1968 på egen begäran entledigats från uppdraget förordnade departementschefen samma dag numera länsassessorn Göran B. G. Öhlin till ny sekreterare. Raud förordnades samma dag att vara expert åt utredningsmannen.

Utredningen har antagit namnet körkortsutredningen.

Härmed överlämnas betänkandet "Körkort och körkortsregistrering". Beträffande körkortsregistret innehåller betänkandet allenast principförslag. Skälen för detta är följande.

Enligt direktiven omfattar utredningsarbetet två huvudfrågor, nämligen körkortets utformning och utredning rörande centralt körkortsregister.

I fråga om körkortsregistret innebär förslaget i betänkandet att ett centralt körkortsregister skall baseras på automatisk databehandling (ADB). Förarbetet för och genomförandet av ett ADB-system är mycket tids- och kostnadskrävande. Den närmare utformningen av ADB-systemet är beroende av vilka principlösningar som beslutas. Härtill kommer att vissa frågor inte bör lösas förrän trafikmålskommitténs förslag beträffande omprövning av körkortsinnehav föreligger och centrala folkbokförings- och uppborgsmyndighetens utredningsuppdrag rörande ett centralt befolkningsregister har slutförts. Med hänsyn till det sagda har arbetet med det centrala körkortsregistret och vissa därav beroende frågor funnits böra uppdelas i två etapper, av vilka den första utmynnar i det nu framlagda principförslaget till utformning av det centrala körkortsregistret och därmed sammanhängande frågor och den andra avser detaljutformningen av registret jämte arbetsrutiner m. m.

Frågan om körkortets utformning är inte direkt beroende av hur det centrala registret kommer att gestaltas. Förutsättningarna är i allt väsentligt givna genom 1967 års riksdagsbeslut och den nya vägtrafikkonventionen av år 1968. I denna del kan därför nu redovisas ett slutligt förslag, innefattande även författningsförslag. Detta är dock utformat för tiden till dess ett centralt körkortsregister kan tas i bruk. Författningstextens slutliga utformning är i viss mån beroende av statsmakternas beslut om körkortsregistret. Den påverkas också av

trafikmålskommitténs blivande förslag. Förslag till författningstextens slutliga utformning kommer därför att läggas fram samtidigt som andra etappen av arbetet med körkortsregistret redovisas.

Utredningsarbetet fortsätter med andra etappen av utredningen rörande körkortsregistret jämte utarbetande av det slutliga förslaget till författningstext.

Stockholm den 20 maj 1970

Rune Hermansson

| *Göran Öhlin*

Enligt direktiven omfattar utredningsuppdraget två huvudfrågor, nämligen dels körkortets utformning och dels utredning rörande ett centralt körkortsregister. Beträffande körkortets utformning redovisas i betänkandet ett slutligt förslag. I fråga om körkortsregistret läggs ett principförslag fram som innebär att ett centralt körkortsregister skall inrättas, baserat på automatisk databehandling (ADB). Systemarbetet för detta är så kostsamt och tidskrävande att det bör sättas i gång först när statsmakernas principbeslut föreligger. Detaljerna beträffande registret kommer att behandlas i ett slutbetänkande.

Förslagen rörande *körkortet* behandlas i kap. 3 i betänkandet.

Utredningen har haft i uppdrag att föreslå hur de differentierade körkort som i princip beslöts av 1967 års riksdag närmare skall utformas. Riksdagsbeslutet innebär att fem olika klasser av körkort skall finnas, nämligen en för traktor och fyra för motorfordon. Av motorfordonskörkortet skall ett gälla för motorcykel, ett för personbil och lätt lastbil (högst 3 500 kg totalvikt), ett för tung lastbil och ett för buss. Körkortet för tung lastbil och buss skall också berättiga till förande av bil i yrkesmässig personbefordran och med tillkopplat släpfordon, oavsett hur tungt detta är. Den som har körkort för personbil och lätt lastbil måste däremot undergå ett särskilt prov för att få köra i yrkesmässig personbeford-

ran eller med släpfordon som är tyngre än 750 kg eller, under vissa omständigheter, 1 500 kg. Sådan rätt skall enligt riksdagsbeslutet anges på körkortet med en särskild påteckning. — Körkortet för motorfordon skall också gälla för traktor och alla bilkörkortet även för motorcykel. Körkortet för tung lastbil skall gälla för alla andra fordonslag utom buss, medan busskörkortet skall omfatta 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 befogenhet för sådan trafik.

Enligt direktiven skall körkortet också i huvudsak stämma överens med 1949 års vägtrafikkonvention, som innehåller regler om hur ett körkort skall vara beskaffat för att godtas utomlands. Efter direktivens utfärdande har emellertid en ny vägtrafikkonvention undertecknats år 1968 av bl. a. Sverige. För att körkortsutformningen inte skall behöva ändras på nytt när 1968 års konvention träder i kraft föreslås att de nya körkortet skall utformas i enlighet med denna, vilket också medför att körkortet kommer att stå i bättre överensstämmelse med 1949 års konvention än f. n.

1968 års konvention föreskriver bl. a. att den fordonskategori eller de fordonskategorier som omfattas av ett körkort skall utmärkas på detta med en eller flera bokstäver. Härvid betyder A motorcykel, B personbil och lätt lastbil, C tung lastbil, D buss och E tyngre släpfordon. Konventionen reglerar däremot inte hur rätt att köra i yrkesmässig personbefordran skall utmärkas. Enligt förslaget skall ordet "TAXI" användas för detta.

Enligt direktiven ingår det i utredningsuppdraget att undersöka hur körkortet skall kunna skyddas mot förfalskning. Detta föreslås ske genom att körkortet framställs i form av en fotografisk kopia. Denna skyddas ytterligare genom en speciell vattenstämpel och ett fluorescerande pigment samt tryck i sedelmönster på båda sidor i tre färger. Körkortet skall lackas på framsidan och förses med plastfolie på baksidan. Ett sålunda framställt kort är enligt den av bankerna och postverket tillsatta arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar det som erbjuder det bästa förfalskningsskyddet. Några bättre metoder för förfalskningsskydd synes f. n. inte föreligga. Detta kort anses bli avsevärt svårare att förfalska än det nuvarande.

Med denna utformning kan påteckning inte ske på körkortet. Man måste därför — för att följa riksdagsbeslutet och 1968 års konvention — ha sju klasser av körkort för motorfordon, nämligen

A	motorcykel;
AB	personbil och lätt lastbil, dock inte i yrkesmässig personbefordran eller med tyngre släpfordon, samt motorcykel;
AB TAXI	personbil och lätt lastbil, även i yrkesmässig personbefordran, samt motorcykel;
ABE	personbil och lätt lastbil, även med tyngre släpfordon, samt motorcykel;
ABE TAXI	personbil och lätt lastbil, även med tyngre släpfordon och i yrkesmässig personbefordran, samt motorcykel;

ABCE	tung lastbil, personbil och lätt lastbil samt motorcykel;
ABCDE	buss, tung lastbil, personbil och lätt lastbil samt motorcykel.

På körkortet skall bokstav — dock inte TAXI — som inte ingår i körkortsklassen anges med en asterisk. Körkortsklassen anges alltså: A****, AB***, AB*** TAXI, AB**E, AB**E TAXI, ABC*E resp. ABCDE.

Det påpekas att antalet körkortsklasser kan minskas till fem om gemensamt förarprov kan inrättas och gemensam kompetens därmed införas för rätt att köra i yrkesmässig personbefordran och för rätt att köra med tyngre släpfordon. Det ingår emellertid inte i utredningsuppdraget att föreslå ändring i riksdagsbeslutet i detta avseende.

Utöver dessa körkort för motorfordon skall liksom f. n. ett särskilt körkort för traktor finnas. Det skall enligt riksdagsbeslutet inte gälla för traktor som utgörs av ombyggt bil.

Den metod för förfalskningsskydd som föreslås gör det nödvändigt att körkortet byts ut vid ändring av kompetensen eller innehavarens namn liksom när körkortets text måste ändras på grund av beslut i fråga om villkor för körkortet.

Den föreslagna utformningen av körkortet kräver att körkortet tillverkas centralt. Som tillverkare förordas AB ID-kort i Strängnäs som just har påbörjat tillverkningen av ett legitimationskort, utformat enligt arbetsgruppens metod. Priset för tillverkningen beräknas i nuvarande penningvärde och med den föreslagna höjningen av mervärdeskatten till 7: 30 kr. per kort.

För att det färdiga kortet skall kunna anses som en originalhandling måste det efter tillverkningen förses med en stämpel av utfärdande myndighet. Tillverkningen måste också ske under övervakning och kontroll av en myndighet. Dessa uppgifter föreslås åligga trafiksäkerhetsverket.

Frågan om vilken myndighet eller vilka myndigheter som i övrigt skall pröva kör-

kortsärenden har inte uttryckligen ingått i utredningsuppdraget. I ett viktigt avseende, nämligen när det gäller återkallelse av körkort och annan omprövning av körkortsinnehav, övervägs denna fråga av trafikmålskommittén, som väntas lägga fram förslag senare under året. I avvaktan på dess betänkande bygger körkortsutredningens förslag på förutsättningen att länsstyrelserna liksom f. n. skall vara körkortsmyndigheter. Förslaget kan dock lätt anpassas till en annan organisation.

I fråga om länsstyrelsernas prövning av körkortsansökningar föreslås endast den ändringen att länsstyrelserna vid bifall till ansökningen skall meddela detta till trafiksäkerhetsverket, som har att låta tillverka körkortet och att formellt utfärda det i enlighet med länsstyrelsens beslut.

Körkortet föreslås bestå av ett skärt kort i format A 7 (74 × 105 mm) och på nummerade rader innehålla uppgift om innehavarens efternamn, förnamn och födelsedag, utfärdande myndighet, dvs. trafiksäkerhetsverket, ort för utfärdandet, tid för förnyelse samt körkortsklassen. Utformningen bygger i huvudsak på bestämmelserna i 1968 års vägtrafikkonvention. Den närmare utformningen framgår av ett till betänkandet fogat provkort, vilket dock inte är skärt.

Vidare skall körkortet innehålla innehavarens namnteckning och fotografi, eventuella särskilda villkor eller erinran om att sådana meddelats samt trafiksäkerhetsverkets stämpel, innehållande dagen för utfärdandet. Körkortsnumret bör utgöras av innehavarens personnummer och anges på körkortet.

Vid sidan av sin egentliga funktion som behörighetshandling används körkortet i mycket stor utsträckning som legitimationshandling vid posten, banker m. m. Detta är det viktigaste skälet till att körkortet bör förfalskningsskyddas. Men därutöver bör körkortet för att det rätt skall kunna fylla denna uppgift vara försett med fotografi och namnteckning, med hjälp varav innehavaren kan identifieras. Detta gör det nödvändigt att med vissa mellanrum byta ut fotografiet och namnteckningen, vilket med

det föreslagna förfalskningsskyddet förutsätter att hela körkortet byts ut. Med hänsyn härtill föreslås att körkortet skall förnyas vart tionde år. Ytterligare skäl för detta är att omloppstiden för obehörigen åtkomna körkort nedbringas, att skadade körkort blir utbytta och att körkortsinnehavaren alltid kommer att ha en någorlunda aktuell legitimationshandling. Som påföljd för den som kör motorfordon utan att ha förnyat sitt körkort föreslås penningböter. Straffrihet bör inträda om utbyte sker inom 14 dagar. I betänkandet upptas inte något förslag om förarkontroll i samband med förnyelsen. Detta ingår inte i utredningsuppdraget. Förslaget medför emellertid att möjligheterna att införa sådan kontroll förbättras.

Beträffande traktorkörkort föreslås inget särskilt förfalskningsskydd. Det behöver därför inte tillverkas centralt eller förnyas. Inte heller behövs fotografi. Det kan utfärdas av länsstyrelsen och föreslås bli vitt till färgen.

De nuvarande duplettkörkortet föreslås avskaffade. I stället skall körkort förnyas för en ny period av tio år vid förlust eller skada på körkortet eller vid namnbyte. Detsamma föreslås gälla vid meddelande, borttagande eller ändring av vissa särskilda villkor för körkortet, vilket kräver ändring av texten på detta.

Turistkörkortet som numera knappast torde ha någon praktisk betydelse föreslås avskaffade.

Beträffande vissa s. k. militära körkort föreslås att de utfärdas i förenklad form på motsvarande sätt som traktorkörkortet.

Körkortsregistret behandlas i kap. 4.

Bristerna i de nuvarande länsvisa körkortsregistren har länge varit uppenbara och har påtalats i flera tidigare sammanhang. 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 avseende

den 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 kvälar och nätter och över huvud taget utom länsstyrelsernas arbetstid.

8. Undersökningar, t. ex. för att 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.

Enligt direktiven, som förutsätter att ett centralt körkortsregister skall skapas, är det primära kravet på detta att det skall ge möjlighet att snabbt ta reda på om en person har körkort och, om så är fallet, i erforderlig utsträckning lämna uppgifter om registrerade förhållanden.

För att tillgodose dessa krav men även för att möjliggöra samordning med vissa andra register föreslås att ett centralt register baserat på ADB inrättas. Uppgifterna i registret bör lagras på direktminnen för att uppgift skall kunna fås omedelbart vid förfrågan.

Trafiksäkerhetsverket föreslås vara cen-

tral registermyndighet. Registreringen skall dock allttjämt i huvudsak ombesörjas av länsstyrelserna som i enlighet med vad tidigare anförts förutsätts vara körkortsmyndigheter. Länsstyrelserna föreslås för detta ändamål få direkt förbindelse med registret med bildskärmar, vilket gör det möjligt för dem att snabbt och säkert göra anteckningar i och hämta uppgifter från registret.

Polisen bör kunna utnyttja sina förbindelser via telex eller bildskärmar med rikspolisstyrelsens datasystem för att hämta uppgifter ur körkortsregistret. Härigenom kan varje polismyndighet få omedelbar tillgång till registret. Vid trafikkontroller o. d. kan polisen via radioförbindelse till polismyndighet sålunda mycket snabbt kontrollera körkortsinnehav och andra i registret antecknade förhållanden.

Körkortsregistret föreslås placerat på samma datamaskinanläggning som det av riksdagen beslutade centrala bilregistret. Polisen kommer härigenom att samtidigt kunna hämta uppgifter om både förare och bil. En ytterligare fördel är att uppgifter om personnummer, namn och adress i stor utsträckning är gemensamma i dessa båda register, eftersom flertalet bilägare även har körkort. Det förutsätter att datamaskinell förbindelse skall finnas mellan rikspolisstyrelsens system samt bil- och körkortsregistrens datamaskin.

Även andra avnämare som kan ha behov därav, såsom tullen, domstolar, åklagare och enskilda, kommer på detta sätt att från egen terminal eller via terminalförsedd myndighet snabbt kunna hämta uppgifter ur registret.

Med den föreslagna uppläggningsen av registret kommer goda möjligheter även att skapas för statistikproduktion och andra undersökningar.

De nuvarande körkortsregistren innehåller i huvudsak tre olika typer av uppgifter, nämligen data om körkortsinnehavarens person (persondata), data om körkortet (körkortsdata) samt data rörande vissa brott, förseelser o. d. (belastningsdata).

Beträffande persondata föreslås att — ut-

över nuvarande uppgifter om körkortsinnehavares namn, personnummer och hemort — även bostadsadressen skall finnas i registret. Uppgifterna skall hämtas från och hållas aktuella genom meddelanden från länens befolkningsregister. I varje fall under en övergångstid torde även icke körkortsinnehavare som fyllt 15 år böra ingå i registret, möjligen med undantag för de yngsta och äldsta årsklasserna, där körkortsfrekvensen är ringa. Om ett centralt befolkningsregister utrustat med direktminnen kommer till stånd, kan det dock finnas mera rationellt att hämta uppgifterna därifrån via datamaskinell förbindelse.

I fråga om de körkortsdata som skall ingå i registret, dvs. uppgifter om körkortsklassen och körkortets giltighet m. m., föreslås endast smärre ändringar.

Belastningsdata föreslås till övervägande del utgå ur det egentliga körkortsregistret. Anledningen härtill är att dessa i stor utsträckning ingår i andra register, kriminalregistret, rikspolisstyrelsens personregister som skall ersätta nuvarande polisregister samt kontrollstyrelsens straffregister, vilka avses höra till rättsväsendets informationssystem (RI) som f. n. är under uppbyggnad. Avsikten är att domstolar, åklagare och polismyndigheter skall lämna uppgifter om domar och beslut till RI. Därifrån skall sedan information om domen eller beslutet lämnas till alla som skall ha sådan, dvs. bl. a. till körkortsmyndighet, när det är fråga om en uppgift som har betydelse i körkorts hänseende, i form av maskinellt framställda registermeddelanden.

Belastningsdata kommer alltså ändå att lämnas till RI och, i den mån de skall ingå i nämnda register, registreras där. Den nuvarande dubbelregistreringen föreslås upphöra genom att dessa uppgifter registreras endast inom RI och hämtas därifrån även för körkortsändamål. En stor del av de belastningar som f. n. antecknas i körkortsregistren ingår dock inte i de nu nämnda registren. Detta gäller framför allt trafikförseelser som föranlett lägre bötesstraff än 25 dagsböter. RI kommer emellertid att få information även om dessa förseelser. För

att inte splittra belastningsregistren föreslås att även dessa förseelser registreras enbart inom RI och alltså utgår ur det egentliga körkortsregistret.

Vissa belastningar av betydelse i körkorts hänseende kommer emellertid inte att meddelas till RI. Detta gäller anmälan från länsläkare eller förste stadsläkare, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK och meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK. Dessa uppgifter bör i stället liksom hittills registreras i det egentliga körkortsregistret.

Någon ändring av omfattningen av belastningsdata föreslås inte i avvaktan på trafikmålskommitténs förslag.

Samma belastningsdata som för körkortsinnehavare bör registreras inom RI även för dem som inte har körkort, vare sig de aldrig haft något eller fått sitt körkort återkallat. Syftet är att dessa belastningar skall kunna beaktas vid ansökan om körkort och i mål om trafikförseelser.

De belastningsdata som skall registreras inom RI föreslås belagda med sekretess. Anledningen härtill är främst att de mera graverande av dessa uppgifter ingår i andra register inom RI som är sekretessbelagda och att det inte är tillfredsställande att den som inte har rätt att få dem från dessa register skall ha fri tillgång till dem, om han blott motiverar sin begäran med att han önskar dem för körkortsändamål. Sekretessskyddet för hithörande uppgifter bör inte vara beroende av för vilket ändamål uppgifterna begärs. Sekretess föreslås även för de belastningsuppgifter som för körkortsändamål skall registreras inom RI utan att ingå i något av de övriga register som hör dit. Om dessa lindrigare belastningar vore offentliga men de svårare brotten — som har större betydelse för trafiksäkerhetsbedömningen — sekretessbelagda, skulle den öppna delen av registret eljest ge en ofullständig och felaktig bild.

Sekretessen skall gälla endast för utlämnande av uppgifter ur registret. Utdrag rörande belastningar som ingår t. ex. i en akt i ett körkortsärende skall liksom t. ex. ut-

drag ur kriminalregistret i en domstolsakt vara offentliga.

I likhet med vad som gäller beträffande övriga i RI ingående register bör beträffande de belastningsdata som ingår i RI införas någon form av rehabiliteringsregler, dvs. regler som innebär att en uppgift inte får lämnas ut sedan viss tid förflutit. Denna tid bör inte vara längre än vad som i andra fall gäller för respektive register. Hur lång tiden skall vara kan dock inte bestämmas förrän i samband med att ställning tas till trafikmålskommitténs kommande förslag.

De uppgifter inom RI som har betydelse i körkorthänseende och som är sekretessbelagda bör utlämnas endast till justiekanslern, justitieombudsmannen, rikspolisstyrelsen, polismyndighet, allmän åklagare, domstol och länsstyrelse samt annan myndighet, om och i den mån Kungl. Maj:t bestämmer. Trafiksäkerhetsverket skall i egenskap av central registermyndighet ha tillgång till uppgifterna som också, utan angivande av de enskilda personernas namn, skall kunna användas för statistiska undersökningar.

Nu nämnda regler om sekretess och rehabilitering avser enbart de uppgifter som skall ingå i RI. I fråga om det egentliga körkortsregistret föreslås inga motsvarande begränsningar i rätten att erhålla uppgifter. Detta register skall alltså vara offentligt i sin helhet. Envar skall äga rätt att utan avgift få persondata och körkortsdata, t. ex. uppgift om körkortsklass och körkortets giltighet, beträffande viss person. Uppgifter om en grupp personer med gemensam bestämning, t. ex. alla körkortsinnehavare i ett visst område, bör däremot lämnas ut endast i den mån de tekniska resurserna, däribland program för den databehandling som behövs, så medger. I dessa fall bör dessutom en kommersiellt beräknad avgift tas ut.

F. n. saknas skyldighet för myndighet att till länsstyrelse anmäla belastningar beträffande innehavare av utländska körkort. I betänkandet förordas att anmälan skall ske även om dessa belastningar. Vidare fö-

reslås att omprövning och andra åtgärder beträffande utländska körkort skall antecknas i körkortsregistret. För att förenkla och rationalisera handläggningen av ärenden beträffande ingripande mot innehavare av utländska körkort föreslås att samtliga sådana ärenden skall handläggas av länsstyrelsen i Stockholms län. Vidare föreslås att polis- och åklagarmyndighet ges uttrycklig rätt att omhänderta utländska körkort på samma sätt som f. n. gäller för svenska.

Även i fråga om handläggningen av ärenden beträffande svenska körkort förordas vissa ändringar. Införandet av ett centralt register medför nämligen att det inte längre finns anledning att bibehålla den nuvarande ordningen enligt vilken omprövning av körkortsinnehav skall handläggas av den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Denna ordning medför att sådana ärenden ofta handläggs av en länsstyrelse långt borta från körkortsinnehavarens aktuella bostadsort, vilket försvårar kontakten mellan den enskilde och myndigheten liksom utredningen i ärendet. Som huvudregel föreslås att inte bara ansökan om körkort utan även omprövning av körkortsinnehav skall prövas av länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven. Om sökanden eller körkortsinnehavaren vistas i annat län bör ärendet dock kunna handläggas hos länsstyrelsen i detta län.

Förslagen beträffande körkortsregistreringen kräver naturligen också omfattande ändringar beträffande *förfarandet* vid handläggningen av körkortsärenden. I kap. 5 redovisas ett principförslag beträffande förfarandet i det nya systemet.

En allmän målsättning har varit att med bibehållande av nuvarande materiella regler utnyttja de möjligheter till effektivisering, kostnadsbesparing och ökad snabbhet som datatekniken erbjuder. Hänsyn har även tagits till säkerheten och allmänhetens intressen.

En grundläggande skillnad i förhållande till vad som nu gäller beträffande ansökan om körkort är att blanketter för läkarintyg och lämplighetsintyg samt den handling som skall utgöra underlag för tillverk-

ningen av körkortet, det s. k. körkortsunderlaget, enligt förslaget fylls i med persondata m. m. så fullständigt som möjligt av datamaskinen redan i samband med att ansökningsförfarandet inleds. Dessa blanketter måste i allmänhet rekvideras av sökanden men kan vid periodisk förnyelse och namnbyte skickas ut automatiskt. Handlingarna skall skickas till sökandens permanenta bostadsadress.

Läkarintygets giltighetstid föreslås i enlighet med bilförarutredningens förslag förlängd från nuvarande tre till sex månader före anmälan till förarprov.

Beträffande polisens lämplighetsprövning, som genom tillkomsten av RI kommer att kunna förenklas i viss utsträckning, föreslås att resultatet av prövningen meddelas till det centrala körkortsregistret samt att besked om prövningen skrivs ut i datamaskinen och skickas till sökanden.

I samband med förarprovet skall sökanden skriva sitt namn på körkortsunderlaget och ge in samtliga ansökningshandlingar till den som anställer provet. Denne utfärdar kompetensbevis och vidarebefordrar sedan handlingarna till länsstyrelsen. Om ansökningshandlingarna inte är kompletta inom tre månader efter det förarprovet godkändes är ansökningsförfallen.

Länsstyrelsen har att pröva om körkort skall utfärdas eller om ansökan skall avslås. I förstnämnda fall sänds körkortsunderlaget till trafiksäkerhetsverket, som i enlighet med vad tidigare sagts har att svara för tillverkningen och utfärda körkortet i enlighet med länsstyrelsens beslut. I anslutning till tillverkningen skall trafiksäkerhetsverkets stämpel anbringas på körkortet.

Det färdiga körkortet skickas sedan till polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort. Sökanden skall genom datamaskinen aviseras om att körkortet finns att hämta. Körkortet bör utlämnas till sökanden personligen på den polisstation inom distriktet som är bekvämast för honom. Undantagsvis bör körkortet även kunna lämnas ut från station inom annat polisdistrikt. I samband med utlämnandet skall polisen uppbera expeditiönsavgiften.

Polisen kommer enligt det angivna förfarandet att medverka vid identitetsprövningen genom kontroll i samband med utlämnandet av körkortet.

Även i fråga om handläggningen av omprövningsärenden föreslås vissa ändringar. Dessa utgör emellertid huvudsakligen en följd av införandet av maskinellt framställda registermeddelanden.

Kap. 6 behandlar *utbyte av de nuvarande körkortet och övergången till ett centralt register.*

De nuvarande körkortet föreslås utbyta mot körkort av den nya typen. Detta motiveras bl. a. med att man härigenom renser bort förfalskade körkort, att utbytet är den bästa vägen att få reda på personnummer för innehavare av körkort i fråga om vilka uppgift därom saknas i registret, att de nuvarande förfalskningsmöjligheterna annars skulle kvarstå i flera decennier och att det är risk att två helt olika typer av svenska körkort inte godtas i utlandet.

Utbytet som förutsätter att det centrala registret tagits i bruk kan påbörjas tidigast år 1973 och föreslås pågå under en tre- eller fyraårsperiod. Ca 3,3 milj. körkort av den äldre typen beräknas finnas vid utbytetets början. Körkortsinnehavaren bör aviseras i god tid före utbytet genom att datamaskinellt utskrivna ansökningshandlingar sänds till honom. De nya körkortet skall i likhet med vad tidigare föreslagits lämnas ut av polisen. I samband med utbytet bör de gamla körkortet makuleras.

Påföljden för underlåtenhet att byta ut körkort av den gamla typen mot nya föreslås vara densamma som i fråga om periodisk förnyelse, dvs. penningböter samt straffrihet om utbyte sker inom 14 dagar.

Vid utbytet bör innehavare av äldre körkort få körkort av den nya typen med motsvarande behörighet. Det vanliga bilkörkortet skall alltså bytas ut mot körkort klass AB, som gäller för personbil och lätt lastbil. Innehavaren får alltså inte som f. n. köra tyngre fordon. Däremot får han köra lättare fordon i yrkesmässig trafik som inte avser personbefordran. Den som har trafikort får körkort för tung lastbil (klass

ABCE) eller, om trafikkortet berättigar till förande av buss, för buss (klass ABCDE). Den som under sammanlagt minst 21 månader, därav minst ett år före de nya bestämmelsernas ikraftträdande, kört tyngre fordon (eller personbil eller lätt lastbil med tyngre släpfordon) eller som före nämnda dag undergått utbildning som kan antas ha gett motsvarande erfarenhet och körvana skall också få körkort klass ABE, ABCE eller ABCDE.

Kostnaden för utbyte, som bör betalas av körkortsinnehavarna, beräknas i nuvarande prisläge till 13 kr. per körkort inberäknat ersättningen för körkortets tillverkning.

För att ett centralt register skall kunna byggas upp så snabbt som möjligt föreslås att stansningen av uppgifter från nuvarande körkortsregister påbörjas redan år 1971. Arbetet, som kan utföras på länsstyrelsernas datakontor, beräknas pågå under två år. Alla uppgifter behöver inte stansas. Sålunda skall persondata hämtas från länsstyrelsernas befolkningsregister eller från ett centralt befolkningsregister. Huvuddelen av belastningsdata kommer att finnas inom RI och behöver alltså inte heller föras över. Det centrala körkortsregistret kan som sagt beräknas vara i funktion tidigast under år 1973.

Körkortsreformens genomförande behandlas i kap. 7. För att inte onödigtvis fördröja införandet av de differentierade körkortet som motiverats med trafiksäkerhetsskäl föreslås att dessa införs redan innan det centrala registret tas i bruk. Som tidpunkt för införande av de nya körkortet föreslås den 1 juli 1971.

Tills det centrala registret kan tas i bruk, dvs. åtminstone till år 1973, blir vissa avvikelser beträffande körkortets utformning och ansökningsförfarandet nödvändiga.

Sålunda måste de körkort som utfärdas under denna tid innehålla även det nuvarande körkortsnumret.

Vidare kan förslagen beträffande ansökningsförfarandet inte tillämpas i full utsträckning under denna tid. Bl. a. kommer

ansökningsblanketter inte att kunna skrivas ut i datamaskin. Vissa modifieringar i förfarandet föreslås därför.

Särskilda övergångsregler föreslås beträffande de förare som f. n. kör tung lastbil eller buss eller tyngre släpfordon i icke yrkesmässig trafik. Enligt nuvarande bestämmelser behöver dessa förare endast körkort för bil. Enligt den nya ordningen kommer det emellertid att krävas körkort för tung lastbil (klass ABCE) eller buss (klass ABCDE) eller tyngre släpfordon (klass ABE). Beträffande dessa förare föreslås att de skall äga rätt att köra ifrågavarande fordon till den 1 juli 1972 samt att de som önskar köra sådant fordon efter denna tidpunkt skall inneha ett av polis eller, i fråga om dem som är anställda hos statlig eller kommunal myndighet eller vissa större arbetsgivare, av arbetsgivaren utfärdat bevis om körvana. Detta bevis kommer att tjänstgöra som ett slags trafikkort till dess körkortet skall bytas ut och vid utbytet berättiga till körkortsklass ABE, ABCE eller ABCDE. Den som före den 1 juli 1971 undergått särskild körutbildning som kan anses ge samma erfarenhet och körvana skall också få köra tyngre fordon och få sitt körkort utbytt mot körkort för sådana fordon. Bevis skall i dessa fall utfärdas av trafiksäkerhetsverket.

Kostnadsberäkningarna redovisas i kap. 8. Bl. a. som grundval för dessa har gjorts en prognos som redovisas i bilaga 4. Enligt prognosalternativ 2 som ligger till grund för kostnadsberäkningarna kommer antalet körkortsinnehavare — som beräknas ha uppgått till 3,2—3,3 milj. i början av år 1968 — att år 1980 ha vuxit till drygt 4,5 milj., dvs. en genomsnittlig nettoökning på drygt 100 000 körkortsinnehavare per år. Det antal körkort som måste tillverkas blir dock betydligt större med hänsyn till kompetensändringar, namnbyten, förlust av körkort m. m. Det genomsnittliga antalet körkort som måste tillverkas per år uppskattas till 220 000—230 000.

I kostnadsberäkningarna förutsätts i övrigt en minskning av personalbehovet från

f. n. 164 tjänstemän till ca 120. Kostnader-
na för det nya körkortsregistret under de
första åren efter dess införande uppskattas
i 1970 års lönenivå — exklusive kostnader
för lämplighetsutredning och förarprov vil-
ka inte i någon större utsträckning påverkas
av förslaget — till 7,8 milj. kr. enligt nu-
varande system och 7,6 milj. kr. i det nya
systemet. Den betydande effektivisering, sär-
skilt av trafiksäkerhetsarbetet, som försla-
get i fråga om körkortsregistreringen med-
för, bör alltså enligt dessa beräkningar kun-
na vinnas utan någon kostnadsökning och
med en kraftig minskning av personalbe-
hovet.

Kostnaderna för körkortens utfärdande
ökar däremot. De beräknas f. n. uppgå till
1 milj. kr. om året i 1970 års lönenivå och
uppskattas i det nya systemet bli 1,9 milj.
kr., vartill kommer kostnaden för själva
körkortstillverkningen, f. n. 7:30 kr. per
körkort inberäknat den föreslagna höjning-
en av mervärdesskatten. Denna kostnadsök-
ning är nödvändig för att körkortet skall få
det förfalskningskydd och den säkerhet i
övrigt såsom legitimationshandling som för-
slaget innebär.

Beräkningen av engångskostnaderna vid
övergången till det centrala körkortsregistret
utgår från att samma datamaskinanläggning
skall användas för körkortsregistret som för
bilregistret. Kostnaderna för utbyggnaden
m. m. av den datamaskin som skall anskaf-
fas för bilregistret för att den skall kunna
användas även för körkortsregistret beräk-
nas till 12 milj. kr.

Kostnaderna för utbytet av de gamla
körkorten mot de nya beräknas till 16 milj.
kr. Dessa kostnader, som bör betalas av
körkortsinnehavarna, motsvarar som tidiga-
re nämnts 13 kr. per körkort inklusive till-
verkningskostnaden.

Körkortsavgifterna har beräknats till 50
kr. för körkort klass A och AB, 30 kr. för
körkort för högre kompetens (sökanden har
då redan körkort), 15 kr. för traktorkörkort
och 15 kr. för förnyelse av körkort. Dessa
avgifter, som inkluderar tillverkningskostna-
den, kan uppskattas ge en intäkt som ger
samma täckning av statens utgifter för kör-

kortsregistret och körkortsärendena som de
nuvarande avgifterna.

Förslag till *författningsändringar*, avseen-
de vägtrafikförordningen och förordningen
angående yrkesmässig trafik, läggs fram i
kap. 9 och bilaga 7. De avser tiden till dess
det centrala körkortsregistret tas i bruk.

Körkortsutredningen fortsätter sitt arbete
med detaljutformningen av körkortsregist-
ret och därtill hörande rutiner samt med
utarbetande av slutliga författningsförslag.

2.1 Direktiven

Direktiven meddelades av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, i anförande till statsrådsprotokollet den 3 mars 1967 (riksdagsberättelsen 1968 K: 54).

Departementschefen erinrar i direktiven om de förslag rörande differentierade *körkort* som lagts fram i prop. 1967: 55 samt om bestämmelserna i 1949 års vägtrafikkonvention om körkortets utformning. Här efter anför departementschefen.

Den nya utredningen bör i hela dess vidd undersöka frågan om körkortets utformning och framlägga därav föranledda förslag.

Departementschefen påpekar vidare att frågan om en *central körkortsregistrering* behandlats i flera utredningar och även av Kungl. Maj:t och riksdagen. Senast har spörsmålet undersökts av bilförarutredningen som i sitt betänkande "Körkortet och trafikutbildningen" (SOU 1965: 42) föreslagit ett ändrat registreringssystem.

Efter redogörelse för bilförarutredningens sammanfattning av bristerna i nuvarande system och dess förslag om ett s.k. datakontorsregister, där uppgift om alla körkortsinnehav återfinns men som förutsätter att länsvisa körkortsregister fortfarande förs, och för remissbehandlingen av förslaget fortsätter departementschefen.

Olägenheterna med det nuvarande registreringssystemet är betydande och ett nytt system

bör därför införas. De invändningar som riktats mot bilförarutredningens förslag är enligt min mening av sådan tyngd att en ny utredning bör tillsättas för att ytterligare utreda frågan. Inom statsförvaltningen pågår f. n. på skilda områden undersökningar rörande centralisering och samordning av registersystem på ADB-basis.

Härefter anger departementschefen vilka register han avser och uttalar att läget nu uppenbarligen är från åtskilliga synpunkter gynnsammare än tidigare för överväganden rörande ett centralt körkortsregister. Han erinrar vidare om att en omprövning väntas beträffande länsförvaltningsorganisationen inom vilken de nuvarande körkortsregistren förs och fortsätter.

Denna prövning kan komma att i viss mån ändra förutsättningarna för bilförarutredningens förslag om bibehållen decentraliserad registrering. Oberoende härav har jag emellertid funnit sådana fördelar med ett centralregister att jag anser att det bör föredragas framför andra alternativ. Den nya utredningen bör därför ske med sikte på en lösning med ett centralt körkortsregister.

Efter vissa uttalanden om detaljer i utredningsuppdraget fortsätter departementschefen.

Utredningen bör vara oförhindrad att ta upp även andra frågor som ansluter till det utredningsuppdrag jag angett i det föregående. Självfallet bör utredningen samråda med myndigheter och andra som kan beröras.

(Ej återgivna delar av direktiven citeras eller refereras i kap. 3 och 4.)

2.2 Överlämnade skrivelser

Till utredningen har från chefen för kommunikationsdepartementet för att tagas i beaktande vid uppdragets fullgörande överlämnats följande skrivelser:

1. Överståthållarämbetets skrivelse den 27 februari 1965 med hemställan om åtgärder för att komma till rätta med vissa missförhållanden beträffande körkort.

2. Rikspolisstyrelsens skrivelse den 3 maj 1965 med hemställan om nya bestämmelser i fråga om körkortets utförande.

3. Nationalföreningens för Trafiksäkerhetens Främjande skrivelse 23 augusti 1965 angående angivande på körkort av innehavarens blodgruppstillhörighet.

4. Överståthållarämbetets skrivelse den 21 april 1966 med hemställan om införande av viss underrättelseskylldighet beträffande innehavare av utländska körkort.

5. Arbetsgruppens för utredning om legitimationshandlingar skrivelse den 27 februari 1967 med förslag till åtgärder beträffande körkortets utformning.

6. Länsstyrelsens i Östergötlands län skrivelse den 26 juni 1967 med förslag till minskande av anmälningsplikten till körkortsregistret i vissa fall.

2.3 Samband med andra utredningar m. m.

Körkortsutredningen har nära samband med flera andra pågående eller avslutade utredningar m. m.

Bilförarutredningen lade i sitt betänkande "Körkortet och trafikutbildningen" fram förslag beträffande differentiering av förarbevis, körkortsålder, förarutbildning, förarprov, trafikundervisning i skolorna och körkortsregistrering m. m. Förslagen, bortsett från förslaget om körkortsregistrering, behandlades i prop. 1967: 55. I propositionen uttalades emellertid att ställning inte kan tas till tidpunkten för genomförande av en körkortsreform förrän spörsmålen om körkortsregistrering och om körkortens utformning lösts. Propositionen godtogs av riksdagen (tredje lagutskottets utlåtande nr 31 och riksdagens skrivelse nr 208).

Trafikmålskommittén (direktiv se riksdagsberättelsen 1961: I Ju 46, jämför även Svensk Juristtidning 1966 s. 428) har till uppgift att utreda bl. a. frågan om körkortsåterkallelser. Hit hör spörsmålen om vilken myndighet som skall vara beslutsmyndighet i återkallelseärenden samt om införande av ett s. k. point system. Båda dessa spörsmål har stor betydelse för körkortsutredningens arbete. Kommittén räknar med att lägga fram förslag i bl. a. dessa delar först under senare delen av år 1970. Resultatet av kommitténs arbete har därför inte kunnat avvaktas.

Bilregisterutredningen har i sitt principbetänkande "Bilregistrering" (SOU 1968: 23) föreslagit inrättande av ett centralt bilregister på ADB-basis. Förslaget som behandlades i prop. 1969: 30 har godtagits av riksdagen (statsutskottets utlåtande nr 42, tredje lagutskottets utlåtande nr 30 och bevillningsutskottets utlåtande nr 32, samt riksdagens skrivelser nr 131, 132 och 136).

Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet, som har att bereda fråga om omläggning av rutiner inom rättsväsendet för automatisk databehandling och därmed sammanhängande frågor, har bl. a. föreslagit en samordning av i första hand de centrala brottsregistren — rikspolisstyrelsens, kriminalvårdsstyrelsens och kontrollstyrelsens register — och de allmänna polisregistren inom ett gemensamt system för hela rättsväsendet, rättsväsendets informationssystem (RI). Körkortsmyndigheterna skall erhålla information om brott och förseelser genom RI i stället för såsom f. n. från domstolar, åklagare och polismyndigheter m. fl.

Arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar — bestående av representanter för poststyrelsen, rikspolisstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska Bankföreningen och Svenska Sparbanksföreningen — har verkställt utredning angående identitetsprovning och utformningen av identitetskort. Resultaten av utredningen redovisades i "Promemoria 14.11.1966 ang. identitetsprovning vid utfärdande av legitimationshandlingar, m. m.", i "Promemoria 12.12.

1967 ang. förslag till teknisk utformning av nytt identitetskort" samt i "Slutrapport 13.11.1968 med sammanfattning och förslag".

Motorredskapsutredningen (direktiv se riksdagsberättelsen 1968 K: 53 och 1969 K: 45) har till uppgift att överse bestämmelserna om motorredskap och utreda vissa närliggande frågor. I dess utredningsuppdrag ingår bl. a. att undersöka körkortsfrågan när det gäller traktorer. Något förslag har ännu inte framlagts.

Centrala folkbokförings- och uppbördsnämnden (CFU) som är centralt lednings- och tillsynsorgan för folkbokförings- och uppbördsverksamheten i riket har utfört en "Förstudie 6.5.1969 avseende anpassning av ADB-systemet för folkbokföring och uppbörd för att bättre tillgodose samhällets ökade behov av uppgifter ur systemets register". I förstudien konstateras bl. a. att det föreligger ett akut behov av ett centralt personregister samt att möjligheten att tillskapa ett sådant bör utredas som ett första steg i en total översyn av registerföring och informationsgivning inom folkbokförings- och uppbördsverksamheten. Vidare sägs att ett sådant personregister med relativt långt gående integrationsmöjligheter bör fungera senast den 1 januari 1972 samt att ett principbetänkande därför bör framläggas senast under första kvartalet 1970.

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 17 oktober 1969 har medel ställts till CFU:s förfogande för utredning om ett centralt personregister.

Det sagda innebär att man inom en nära framtid kan vänta ett förslag som kan få stor betydelse för uppläggnings- och körkortsregistret. Innan frågan om ett centralt personregister lösts kan därför en del frågor, dock huvudsakligen av systemteknisk karaktär, inte lösas.

Ett ämbetsmannautskott i *Nordiska rådet* har i förslag (Nordisk utredningsserie 1969: 7) till regeringarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige förordat vissa gemensamma regler beträffande giltighet av körkort. För Sveriges del innebär förslaget till en början att ett i annat nordiskt land

utställt förarbevis skall ges giltighet i Sverige i överensstämmelse med sitt innehåll, även med hänsyn till eventuella begränsningar i giltighetstiden och även efter att vederbörande tagit fast hemvist i Sverige. Vidare föreslås, att en övre åldersgräns för förarbevisens allmänna giltighet införs och fastställs till fyllda 70 år, dock att speciella regler må gälla för tiden därefter, att förarbevisen utfärdas i enlighet med de körkortsklasser som anges i 1968 års vägtrafikkonvention samt att åldersgränsen för förvärv av körkort för klass A (motorcykel) och klass B (personbil och lätt lastbil) bestäms till 18 år. I sistnämnda hänseende anges dock att man bör ha ett särskilt körkort för lätt motorcykel, om åldersgränsen för sådant fordon bestäms till 16 år. Förslaget har remissbehandlats men ännu inte föranlett något ställningstagande.

Trafikolycksstatistikkommittén (direktiv se riksdagsberättelsen 1970 K: 30) har till uppgift att verkställa en översyn av trafikolycksstatistiken för att tillgodose behovet av ett säkrare och mera kvalificerat statistiskt informationsunderlag.

Under utredningens gång har samråd ägt rum med trafikmålskommittén, bilregisterutredningen, samarbetsorganet, arbetsgruppen, motorredskapsutredningen, CFU och trafikolycksstatistikkommittén. Kontakt har också hållits med rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket.

2.4 Organisationsfrågan

Frågan om vilken myndighet eller vilka myndigheter som skall handlägga ärenden om ansökan om körkort ingår inte uttryckligen i utredningsuppdraget. I ett väsentligt avseende berörs däremot denna fråga av det utredningsarbete som uppdragits åt trafikmålskommittén. Denna har nämligen till uppgift att utreda bl. a. frågan om körkortsåterkallelser, en fråga som också berör spörsmålet om vilken myndighet som skall handlägga sådana ärenden. Trafikmålskommitténs förslag beräknas som nämnts bli framlagt under år 1970, d. v. s. i sådan tid att det kan beaktas när slutlig

ställning skall tas till körkorts- och körkortsregisterfrågorna.

Både körkortsansökningar och omprövning av körkortsinnehav handläggs f. n. av länsstyrelse. De förslag som läggs fram i det följande gör det inte nödvändigt att flytta prövningen av körkortsansökningarna från länsstyrelserna. Frågan om var omprövning av körkortsinnehav skall handläggas har stor betydelse för förläggningen av körkortsansökningarnas prövning. Det förefaller därför inte lämpligt att ta upp frågan om organisationen när det gäller körkortsansökningarna, förrän det står klart vem som skall handha omprövningsärenden. Denna organisationsfråga behandlas följaktligen inte i detta betänkande utom i vissa mer formella avseenden. Förslagen i betänkandet bygger på förutsättningen att länsstyrelserna fortfarande skall vara körkortsmyndigheter. Om trafikmålskommitténs förslag och det fortsatta utredningsarbetet leder till att prövningen av körkortsansökningar bör förläggas till annan myndighet eller andra myndigheter, kan förslagen dock tillämpas med endast vissa mindre ändringar.

3.1 Direktiven

Av direktiven framgår att utredningen skall ske mot bakgrund av det beslut som 1967 års riksdag på grundval av prop. 1967: 55 fattade om ändrad indelning av förarbevisen (tredje lagutskottets utlåtande nr 31, riksdagens skrivelse nr 209). Denna överensstämmer i huvudsak med föreskrifterna i 1949 års vägtrafikkonvention.

I direktiven anförs rörande detaljerna i utredningen om körkortets utformning.

Utredningen bör — — — inte utan starka skäl föreslå avvikelser från bestämmelserna i vägtrafikkonventionen, eftersom sådan avvikelse kan medföra risk att körkortet inte godtas i annat konventionsland. Utredningen är oförhindrad att föreslå att uppgifter tas in i körkortet i hänseenden som konventionen inte reglerar, t. ex. om folkbokföringsnummer. Inte heller möter hinder att körkort för traktor utfärdas på särskild blankett. Utredningen bör överväga om anteckning skall kunna ske på körkortet — om ökad kompetens eller om återkallelse eller annat — eller om i sådana fall körkortet skall bytas ut mot nytt. Om utredningen stannar för att körkortet skall laminerat torde utbyte vara att föredra. I denna fråga bör samråd ske med trafikmålskommittén. Vid sina överväganden om körkortets utformning bör utredningen söka nå en lösning som så långt möjligt hindrar förfalskning. Utredningen bör även undersöka vilka villkor som bör uppställas för att få duplettkörkort. Därvid bör särskilt beaktas att nuvarande regler inte torde effektivt hindra att duplettkörkort erhålls oaktat originalkörkortet inte förkommit eller förstörts.

Slutligen bör utredningen även pröva frågan

huruvida våra nuvarande förarbevis bör bytas ut mot nya eller om de skall få finnas kvar vid sidan av de nya. Den internationella enhetligheten är vid den bedömningen av stor betydelse men utredningen måste också särskilt beakta de faktiska möjligheterna till utbyte, vad det kostar i pengar och arbetskraft m. m.

3.2 Historik

Sveriges första förordning om automobiltrafik tillkom år 1906. Enligt denna fick automobil framföras endast av den som fyllt 18 år och som styrkt sig vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering. Bevis härom utfärdades av besiktningsman. För att föra bil i yrkesmässig trafik krävdes särskilt tillstånd. Hur beviset eller tillståndet skulle se ut framgick dock inte av författningen.

I 1916 års förordning om automobiltrafik föreskrevs att automobil fick framföras endast av den som därtill innehade gällande tillstånd (körkort). Enligt 1916 års kungörelse om formulär till körkort för automobilförare m. m. skulle körkortet innehålla länsbokstav, körkortets nummer, innehavarens namn, födelsedatum, yrke och hemvist, vidare ort och datum för utfärdande samt underskrift av utfärdande tjänsteman. Körkortet skulle vara av lämpligt kartongpapper och kunna vikas på mitten. Storleken angavs till omkring 12×13 cm. Körkortet skulle föras med beläggningsstämpel.

Något fotografi av innehavaren krävdes inte.

Krav på fotografi infördes genom 1923 års kungörelse om formulär till körkort för automobilförare m. m. Enligt denna kungörelse skulle i körkortet även anges vilken besiktningsman som utfärdat körkortet samt datum härför.

I övergångsbestämmelserna till 1923 års förordning om motorfordon föreskrevs skyldighet för innehavare av körkort av den äldre typen att inställa sig hos polismyndigheten för att få fotografi anbringat i körkortet.

I 1930 års kungörelse angående formulär till körkort och trafikort för förare av motorfordon m. m. angavs även trafikortets utformning. I fråga om körkortets utformning upptog kungörelsen inga mer väsentliga nyheter. 1937 års kungörelse angående körkort och trafikort innebar inte några större förändringar i förhållande till 1930 års kungörelse.

3.3 Gällande ordning m. m.

3.3.1 Gällande ordning

Gällande bestämmelser om körkort återfinns i huvudsak i *vägtrafikförordningen (1951: 648)* — VTF — och *vägtrafikkungörelsen (1951: 743)* — VTK.

F. n. förekommer körkort med tre olika grader av behörighet, nämligen för bil, motorcykel och traktor samt dessutom turistkörkort och internationella körkort. Bilkörkortet gäller även för motorcykel och traktor. Den som har körkort för motorcykel får också köra traktor. Internationella körkort omfattas inte av utredningsuppdraget.

Enligt *förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* — YTF — krävs för att tjänstgöra som förare av bil i yrkesmässig trafik förutom körkort för bil även särskilt tillstånd, trafikort. Detsamma gäller i fråga om traktortåg. Buss — vartill räknas även fordonståg i vilket fordonen är byggda för befordran av tillhoppa flera än åtta personer utöver föraren — får i sådan trafik föras endast av den som har trafik-

kort på vilket särskilt angivits att det berättigar därtill. Med yrkesmässig trafik avses, med vissa undantag, trafik i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran.

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 (se *bilaga 1* till betänkandet). Blanketter till körkort tillhandahålls av trafiksäkerhetsverket. De trycks på riksbankens sedeltryckeri.

Körkortet skall innehålla uppgift om körkortets littera (länsbokstav) och nummer, ange om körkortet avser bil, motorcykel eller traktor, uppta 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 vidare anteckning 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 fotografi, 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 12×13 cm. Beträffande fotografiet föreskrivs i 31 § 1 mom. andra stycket c) VTF att det skall vara välliknande samt så beskaffat att det lämpligen kan anbringas på körkortet. Enligt anvisningar, utfärdade år 1960 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skall fotografiets format vara ca 40×50 mm, d. v. s. detsamma som passfoto.

Körkort utom turistkörkort (och internationella körkort) utfärdas av länsstyrelse. Även trafikort utfärdas av länsstyrelse.

Turistkörkort för bil eller motorcykel kan

utfärdas för den som tillfälligt vistas i Sverige utan hinder av att han inte har i Sverige gällande nationellt eller internationellt körkort (37 § 2 mom. VTF). Turistkörkort utfärdas av polismyndighet och gäller för ett år från utfärdandet. Numera utfärdas turistkörkort i mycket liten utsträckning. Turistkörkortet skall enligt 77 § VTK utfärdas i huvudsaklig överensstämmelse med bilaga nr 22 till VTK med därtill givna anvisningar (se *bilaga 2* till betänkandet). Turistkörkortet behandlas närmare i avsnitt 3.14.

Trafikkortet, som enligt 27 § 3 mom. nionde stycket YTF gäller endast tillsammans med gällande körkort för bil, skiljer sig från körkortet bl. a. därigenom att det saknar fotografi. Även formulären till trafikkortet fastställs av Kungl. Maj:t (27 § 3 mom. elfte stycket YTF). I detta avseende gäller fortfarande kungörelsen (1937: 51) angående körkort och trafikkort. På trafikkortet anges utöver trafikkortets nummer även innehavarens körkortsnummer. Om trafikkortet gäller även för förande av buss, skall detta uttryckligen anges på kortet. Beträffande den närmare utformningen av trafikkortet se *bilaga 3* till betänkandet.

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. En närmare redogörelse lämnas i avsnitt 3.13.

Föreskrifterna i VTF äger motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplettkörkort (27 § 3 mom. tolfte stycket YTF). Fotografi behövs dock inte.

S. k. militära körkort utfärdas enligt 15 § militära vägtrafikkungörelsen (1954: 636) för militär och civilmilitär personal, som erhållit förarutbildning genom militär myndighets försorg eller genom frivillig försvarsorganisations försorg. Framställning om utfärdande av sådant körkort görs en-

ligt 18 § samma förordning av vederbörande regementschef eller försvarsområdesbefälhavare. Körkortet utfärdas enligt samma formulär som övriga körkort. När körkort för bil utfärdas för den som inte fyllt 18 år skall på körkort antecknas att kortet till dess gäller för bil och tung motorcykel endast vid genomförande av militära operationer eller under övningar vid krigsmakten.

Även de s. k. militära körkorten utfärdas av länsstyrelse efter framställning av vederbörande förbandschef eller försvarsområdesbefälhavare.

3.3.2 Antalet körkort m. m.

På grund av de ofullständigheter som vidläder den nuvarande registreringen har någon exakt beräkning av antalet gällande körkort och trafikkort inte kunnat göras. På grundval av uppgifter från länsstyrelserna har emellertid antalet gällande körkort för bil uppskattats till omkring 3,1 milj. vid ingången av år 1968. Härtill kommer de körkort som gäller endast för motorcykel eller traktor. Antalet sådana körkort har emellertid inte kunnat beräknas med ledning av inhämtade uppgifter från länsstyrelserna, bl. a. eftersom man inte vet i vilken utsträckning ifrågasvarande körkort ersatts av körkort för högre behörighet. Med hänsyn till den kraftiga minskningen av registrerade motorcyklar, till att flertalet motorcykelkörkort i allmänhet torde ersättas av körkort för bil samt till att antalet nyttillkomna motorcykelkörkort under år 1968 enligt vad nedan anges utgjorde endast ca 4 500 torde emellertid det totala antalet motorcykelkörkort knappast överstiga 50 000. Antalet traktorkörkort beräknas till högst 20 000. Det sammanlagda antalet gällande svenska körkort torde således enligt denna beräkning kunna uppskattas till 3,1—3,2 milj. Antalet trafikkort som gällde vid början av år 1968 har med ledning av uppgifter från länsstyrelserna uppskattats till ca 230 000.

Antalet utfärdade och återkallade körkort under den senaste tioårsperioden framgår av nedanstående tabell.

Tabell över utfärdade och återkallade körkort under åren 1959—1969¹

	Utfärdade	Återkallade
1959	128 948	8 678
1960	130 940	8 257
1961	146 948	7 900
1962	152 396	8 179
1963	160 107	7 271
1964	171 491	7 696
1965	178 186	7 578
1966	174 814	8 409
1967	167 088	9 401
1968	146 806	9 102
1969	153 483	9 378

¹ Uppgifterna, som avser endast körkort inte trafik kort, har hämtats från statistiska centralbyrån, dock att uppgiften för år 1969 hämtats direkt från länsstyrelserna.

Av de under år 1968 utfärdade körkorten har beräknats att ca 4 500 avsåg motorcykel, ca 2 500 traktor och återstoden bil. Antalet under samma år utfärdade trafik kort beräknas till omkring 9 000. Härtill kommer drygt 40 000 duplett körkort, varför det totala antalet under år 1968 utfärdade körkort och duplett körkort kan beräknas till omkring 195 000.

För att ge en uppfattning om de förändringar i körkortsbeståndet som kan väntas under den närmaste tioårsperioden har gjorts en prognos (se *bilaga 4* till betänkandet) för utvecklingen fram till årsskiftet 1979/80 av dels antalet körkorts innehavare, dels antalet tillverkade körkort.

Av prognosen, som bygger på annat utgångsmaterial än ovan nämnda uppgifter från länsstyrelserna, framgår till en början att antalet körkorts innehavare i början av år 1968 beräknats till 3 258 000 — ett antal som ganska väl svarar mot de 3,1—3,2 milj. som framräknats med ledning av länsstyrelsernas uppgifter. Man torde sålunda kunna räkna med att det i början av år 1968 fanns ca 3,2 milj. svenska körkort.

I prognosen har tillväxten av antalet körkorts innehavare fram till ingången av år 1980 beräknats enligt tre olika alternativ. Av det första alternativet som endast förutsätter en automatisk ökning uppgår antalet körkorts innehavare vid periodens slut till drygt 4 milj. Nettotillskottet per år skulle uppgå till i genomsnitt 64 000. I det andra

alternativet antas ökningen uppgå till 1 % per år i de mest aktiva åldrarna. Det totala antalet körkorts innehavare uppgår enligt detta alternativ till ca 4,5 milj. vid ingången av år 1980. Detta innebär som framgår av bilagan bl. a. att 82—83 % av befolkningen i åldern 18—47 år skulle ha körkort samt att antalet körkorts innehavare skulle öka med i medeltal 105 000 per år. Det tredje alternativet slutligen förutsätter en i det närmaste dubbelt så stor ökningsfrekvens. Antalet körkorts innehavare vid periodens slut skulle enligt detta alternativ uppgå till nära 5 milj., vilket innebär att 95 % av hela befolkningen i åldern 18—47 år hade körkort samt att nettotillväxten i genomsnitt per år skulle uppgå till ca 140 000 körkorts innehavare.

Av de angivna alternativen synes det andra vara det mest sannolika. En något större ökning kan dock inte uteslutas.

Vägplaneutredningen har i sitt betänkande "Vägplan 70" (SOU 1969: 56 s. 90) publicerat beräkningar enligt vilka antalet bilar i Sverige skulle öka från 2 230 000 år 1968 till 4 milj. år 1980. Med oförändrad relation mellan antalet bilar och körkorts innehavare skulle detta motsvara över 5 milj. körkorts innehavare år 1980. Det måste emellertid antas att antalet bilar ökar betydligt hastigare än antalet körkort.

I prognosen har vidare beräknats det antal körkort som kommer att utfärdas i genomsnitt per år under perioden. Denna beräkning har gjorts med hänsyn till de förslag som framläggts i betänkandet. Enligt de för prognosalternativ 2 angivna grunderna kan det genomsnittliga antalet utfärdade körkort per år uppskattas till 166 000, vartill kommer ca 60 000 körkort vid namnbyten, förlust eller skada på det tidigare körkortet m. m. Totalt måste alltså i genomsnitt 220 000—230 000 körkort utfärdas årligen under tiden fram till år 1980.

Anmärkas bör slutligen att prognosen utvisar en stark ökning av antalet körkorts innehavare i åldern 78 år och däröver. År 1980 torde man nämligen kunna vänta sig att antalet körkorts innehavare i den högsta åldersklassen ökat till över 70 000 mot ca 10 000 år 1968.

3.4 1967 års riksdagsbeslut om ny indelning av förarbevisen

1967 års riksdagsbeslut om differentierade körkort innebär att följande fyra slag av körkort skall finnas för motorfordon (trak-

Körkort för

A. Motorcykel

B. Personbil och lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg (lätt lastbil) dock ej vid yrkesmässig personbefordran

C. Lastbil med totalvikt som överstiger 3 500 kg (tung lastbil)

D. Buss

Körkort för motorfordon skall också gälla för traktor.

Härutöver skall innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil efter särskild prövning kunna få tillstånd att föra sådant fordon dels i yrkesmässig personbefordran och dels med tillkopplat släpfordon med högre totalvikt än enligt B ovan. Detta skall enligt riksdagsbeslutet anges på körkortet. Yrkesmässig personbefordran har samma innebörd som i gällande bestämmelser.

Dessutom skall ett särskilt körkort finnas för traktor. Detta ger inte behörighet att föra motorfordon. Traktorkörkortet skall inte längre gälla för traktor som utgörs av ombyggd bil. För sådan traktor skall fordras körkort för personbil eller lastbil beroende på den totalvikt fordonet hade före ombyggnaden (prop. s. 60). Vilket körkort som skall krävas för traktortåg avgjordes inte av riksdagen. Frågan utreds av motorredskapsutredningen (prop. s. 61).

Fem olika typer av körkort skall alltså utformas, fyra för motorfordon och ett för traktor.

Därjämte skall anges hur behörighet att föra fordon i yrkesmässig personbefordran eller fordon med tillkopplat tyngre släpfordon skall utmärkas på körkortet för personbil och lätt lastbil. Det framgår inte uttryck-

tor är enligt vägtrafikförordningens terminologi ej motorfordon). Bokstavsbeteckningarna ingår inte i riksdagsbeslutet utan hänförs till 1968 års vägtrafikkonvention.

Behörighet dessutom

För motorcykel samt för personbil och lätt lastbil med tillkopplat släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg eller — under förutsättning att den sammanlagda totalvikten ej överstiger 3 500 kg¹ — 1 500 kg.

För personbil, lätt lastbil och motorcykel samt vid yrkesmässig personbefordran och för personbil och lastbil med tillkopplat släpfordon, oavsett dettas vikt.

För övriga fordon samt vid yrkesmässig personbefordran och för personbil, lastbil och buss med tillkopplat släpfordon oavsett dettas vikt.

ligen av riksdagsbeslutet huruvida det här är fråga om en enda behörighetskategori, omfattande både yrkesmässig personbefordran och tyngre släpfordon, eller om avsikten är att en innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil också skall kunna få tillägsbehörighet antingen enbart att föra sådana fordon i yrkesmässig personbefordran eller enbart att föra dem med tillkopplat tyngre släpfordon.

Bilförarutredningen synes emellertid ha avsett att det skulle bli fråga om skilda behörighetskategorier för förande i yrkesmässig personbefordran och för förande av bil

¹ Enligt propositionen skulle ytterligare en förutsättning vara att visst förhållande råder mellan dragfordonets och släpfordonets vikt. Något sådant förhållande har dock inte fastställts. I direktiven sägs att denna fråga torde få lösas när ställning tas till betänkandet "Fordonskombinationer" (SOU 1966: 41). Där behandlas emellertid förhållandet mellan dragfordonets och släpfordonets vikt endast i samband med bestämmelser om hastighetsbegränsningar (56 § VTF). Körkortskravet berörs inte i betänkandet, inte heller i prop. 1967: 160 där fordonskombinationerna behandlas. Härav torde man kunna dra den slutsatsen att tanken på att ställa krav på visst förhållande mellan dragfordonets och släpfordonets vikt tills vidare frånfallits.

med tyngre släpfordon. För erhållande av sådan behörighet skulle enligt utredningsförslaget (betänkandet s. 32) fordras att sökanden undergått viss särskild prövning inför bilinspektör. Beträffande prövningen föreslogs vissa olikheter i fråga om de båda kategorierna (s. 164 och 165).

Provet för behörighet att föra fordon i yrkesmässig personbefordran skulle få en utformning och ett innehåll som skulle nära ansluta till proven för körkort för tung lastbil och buss. Körprovet skulle ske med personbil.

För den som ville ha rätt att föra fordon med tillkopplat tyngre släpfordon skulle den teoretiska delen av provet nära anknyta till motsvarande prov för tung lastbil och buss. Sökanden skulle vid provet visa sig ha tillräckliga kunskaper om bromssystemens funktion och skötsel, om draganordningens funktion etc. Han skulle vidare ha klart för sig vilka olycksrisker som kan uppstå om fel uppkommer i släpfordonets bromssystem, kopplingsanordning, fjädrar etc. Vid det muntliga förhöret skulle han kunna redogöra för de särskilda riskmoment som alltid är förenade med körning av en fordonskombination. Vid det praktiska provet skulle särskild vikt fästas vid hans förmåga att under olika trafik- och vägförhållanden på ett säkert sätt manövrera en fordonskombination m. m.

Departementschefen har i propositionen (s. 95) — där nu angivna förslag beträffande förarprovets närmare utformning återges (s. 92) — förklarat att han kan ansluta sig till de förslag som utredningen framlagt därom.

Olika prov skall alltså finnas för innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil, när han vill ha behörighet att föra sådana fordon i yrkesmässig personbefordran och när han önskar behörighet att föra dem med tillkopplat tyngre släpfordon. Det måste följaktligen vara möjligt att utfärda körkort som gäller endera av dessa behörigheter. Den som fått den ena måste kunna få även den andra utan att behöva underkasta sig prov för körkort för tung lastbil eller buss. I annat fall måste han ställa tung last-

bil eller buss till förfogande för förarprovet.

Riksdagsbeslutet torde alltså innebära att tre olika tilläggsbehörigheter skall kunna utmärkas på körkortet för personbil och lätt lastbil, nämligen dels rätt att föra sådant fordon i yrkesmässig personbefordran, dels rätt att föra sådant fordon med tillkopplat tyngre släpfordon, dels rätt att föra sådant fordon både i yrkesmässig personbefordran och med tillkopplat släpfordon. Enligt riksdagsbeslutet skall sålunda sju olika behörighetskategorier kunna förekomma för motorfordon.

3.5 1949 och 1968 års vägtrafikkonventioner

1949 års vägtrafikkonvention är i fråga om körkortet konstruerad så att varje stat som ansluter sig till konventionen förbinder sig att godkänna körkort som utfärdats i annan till konventionen ansluten stat. Förutsättning härför är dels att föraren uppfyller vissa krav i fråga om sin ålder¹, dels att körkortet överensstämmer med ett till konventionen fogat formulär.

Enligt formuläret skall körkortet kunna vikas i tre lika stora delar om 74×105 mm och vara ljusrött till färgen. På utsidorna skall anges det utfärdande landets namn, handlingens rubrik "Körkort" samt den franska texten "Permis de conduire". Vidare skall på utsidorna finnas plats för anteckningar av behöriga myndigheter i det land där körkortet utfärdats.

Enligt art. 24 i konventionen har även annan fördragsslutande stat än den som utfärdat körkortet rätt att göra viss anteckning på körkortet om rätten att bruka körkortet i den staten fråntas innehavaren. Något särskilt utrymme härför finns dock inte reserverat på formuläret.

Av de tre insidorna upptas en av numrerade rader för följande uppgifter: 1. Tillnamn, 2. Förnamn, 3. Födelsedag och -ort, 4. Hemvist, 5. Utfärdande organ, 6. Utfärdandeort och -dag samt 7. Giltighetstid. På

¹ Minimialdern är 18 år. Fördragsslutande stat kan emellertid godkänna körkort för motorcykel och invalidfordon även om föraren är under 18 år.

samma sida skall vidare finnas ett fotografi av innehavaren samt hans namnteckning (eller tumavtryck), körkortets nummer, myndighetens underskrift och dess sigill eller stämpel.

En andra insida är reserverad för anteckningar om ombyte av bostad och eventuella tilläggsuppgifter av myndigheter i det land som utfärdat körkortet, däri inbegripet förnyelser.

På den tredje insidan anges fem olika fordonskategorier. För varje kategori finns plats för ett sigill eller en stämpel. Genom anbringande av sigill eller stämpel anges den kategori som körkortet avser. Kategorierna är: A. Motorcykel, B. Personbil och lätt lastbil, båda jämte ett lätt släpfordon (d. v. s. släpfordon vars tillåtna maximivikt inte överstiger 750 kg), C. Tung lastbil jämte lätt släpfordon, D. Buss jämte lätt släpfordon och E. Personbil, lastbil eller buss med släpfordon vars tillåtna maximivikt överstiger 750 kg.

Sverige är sedan den 25 januari 1952 anslutet till 1949 års vägtrafikkonvention. Efter direktivens utfärdande har en ny vägtrafikkonvention den 8 november 1968 undertecknats av bl. a. Sverige. Denna konvention är avsedd att ersätta 1949 års vägtrafikkonvention. Den har ännu inte trätt i kraft.

1968 års vägtrafikkonvention är konstruerad på principiellt samma sätt som den äldre konventionen. Anslutna stater åtar sig bl. a. att godta gällande nationellt körkort om innehavaren uppfyller vissa ålderskrav¹ och körkortet är utformat enligt föreskrifterna i en bilaga till konventionen (se *bilaga 4* till betänkandet). Enligt bilagan skall körkort 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 det fall som anges nedan — överensstämma med ett till konventionen fogat formulär. Enligt formuläret skall en sida på numererade rader uppta: 1. Efternamn, 2. För-

namn, 3. Födelsedag och födelseort, 4. Adress, 5. Utfärdande myndighet, 6. Utfärdandeort och -dag samt 7. Giltighetstid. På samma sida skall finnas ett fotografi av innehavaren samt myndighetens underskrift, stämpel eller sigill. Vidare finns utrymme för innehavarens namnteckning (eller tumavtryck) som dock får utelämnas.

Sidan 2 i formuläret innehåller fem bokstavsbetecknade fordonskategorier. Dessa är i huvudsak desamma som i 1949 års konvention, nämligen

A. Motorcykel.

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

C. Tung lastbil, d. v. s. 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.

Sidan 2 innehåller vidare för varje kategori ett utrymme för sigill eller stämpel. Avsikten är, liksom i 1949 års konvention, att den utfärdande myndigheten skall ange vilken fordonskategori körkortet avser genom att sätta sin stämpel eller sitt sigill i utrymmet för denna. Den nya konventionen tillåter emellertid att sidan 2 helt utgår, om i stället en rad 8. införs på sidan 1 av körkortet och på denna rad anges bokstaven eller bokstäverna för den eller de fordonskategorier som körkortet avser jämte en asterisk för varje kategori för vilken körkortet icke gäller (t. ex. "8. Kategori AB***").

Formuläret innehåller också en sida 3

¹ Minimåldern är 18 år beträffande motorcykel, personbil och lätt lastbil samt 21 år beträffande övriga fordonskategorier.

med plats för anteckningar om förnyelse av körkortet. Enligt konventionen får den sidan uteslutas. Konventionen ger fördragsslutande länder rätt att under vissa förhållanden omhänderta körkort utfärdade 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 konventionerna. Ingen av dessa hindrar dock att ett land har körkortsklasser utöver dem som anges i konventionen. Ett sådant körkort är emellertid konventionsländerna inte skyldiga att godta.

3.6 Förhållanden i några andra länder

Följande framställning bygger på uppgifter som under hösten 1968 med bistånd av utrikesdepartementet inhämtats från Danmark, Finland, Norge, Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Polen, Schweiz, Storbritannien, Tjeckoslovakien, Förbundsrepubliken Tyskland, Österrike, Förenta Staterna, Japan och Kanada.

De nationella körkorterna i de tillfrågade länderna som alla är anslutna till 1949 års vägtrafikkonvention företer skiljaktigheter i ett flertal hänseenden såväl sinsemellan som i förhållande till de bestämmelser om körkortets utformning som ges i vägtrafikkonventionen.

Av de 16 länder från vilka svar erhållits är det endast i följande sju som det nationella körkortet är anpassat till vägtrafikkonventionen, nämligen Danmark, Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Tjeckoslovakien och Österrike. Smärre avvikelser förekommer dock. I Norge avser man att inom kort övergå till en körkortsmodell som nära ansluter till konventionen.

Körkortet i övriga tillfrågade länder företer i flera fall mycket betydande avvikelser från konventionen. Bl. a. saknas fotografi i de engelska och kanadensiska körkortet. Så är även fallet beträffande körkort från somliga delstater i Förenta Staterna.

Det engelska körkortet består av en liten bok i vilken i samband med förarprovet klistras in en blankett upptagande innehavarens namn och adress, datum för utfärdande och giltighetstidens utgång samt innehavarens egenhändiga namnteckning. Tryckt på blanketten finns även körkortets nummer och vilken myndighet som utfärdat körkortet.

Även det rent tekniska utförandet av körkortet skiljer sig betydligt i olika länder. Någon form av förfalskningskydd förekommer i allmänhet. Sålunda använder flera länder syntetiskt eller annat specialpapper med eller utan vattenmärkning. Plastinbakning förekommer i några fall. Körkortsbanketterna är ofta nummerade. De färdiga körkortet förses i allmänhet med stämpel av utfärdande myndighet.

I samtliga tillfrågade länder utom Danmark, Polen, Japan och några provinser i Kanada krävs körkortsinnehavarens namnteckning på körkortet.

Körkortet används i praktiken i de flesta länder som legitimationshandling även om det formellt sett endast utgör en behörighetshandling. Undantag utgör Belgien, Polen, Storbritannien och Förbundsrepubliken Tyskland. I Belgien gäller körkortet inte ens som behörighetshandling om inte legitimationshandling samtidigt företes.

I flertalet av de tillfrågade länderna är körkortets giltighetstid begränsad på olika sätt. I Danmark gäller körkortet som huvudregel tills innehavaren fyller 70 år. För personer som fyllt 65 år utfärdas körkortet för en begränsad tid avhängig av förarens ålder vid utfärdandet. Vid förnyelse bestämmer polismyndigheten om ny prövning skall ske. I Finland är körkortets giltighetstid begränsad till fem år. För förnyelse krävs antingen utredning om att sökanden genom fortlöpande bilkörning uppehållit sin körskicklighet eller att förarprov avlagts; även annan utredning kan krävas. Om sökanden fyllt 50 år eller det eljest befinns erforderligt fordras även läkarintyg. I Norge gäller körkortet i allmänhet tio år från utfärdandet, utom för äldre förare för vilka giltighetstiden är kortare. Vid förnyelse skall teoretiskt

prov avläggas. Även praktiskt prov kan förkomma. I Nederländerna gäller körkortet som regel i fem år. Vid förnyelse krävs bl. a. hälsodeklaration. Giltighetstiden för körkort i Storbritannien är tre år. Körkortet kan förnyas när som helst under en tioårsperiod räknat från förfallodagen om vissa formella krav uppfylls. I Italien gäller körkort för motorcykel och personbil tio år och för övriga fordon fem år. Nytt prov synes krävas vid förnyelse. I flertalet av delstaterna i USA gäller körkortet två eller tre år, i något fall fem år. Det vanligaste kravet vid förnyelse är ögontest. I Kanada varierar giltighetstiden mellan två och fem år, olika i de skilda provinserna. Kraven vid förnyelse torde huvudsakligen vara av formell natur. I Japan slutligen gäller körkortet i tre år. Vid förnyelse provas syn, hörsel och körförmåga.

3.7 Kritik mot det svenska körkortet

Det nuvarande svenska körkortet avviker väsentligt i fråga om bl. a. innehåll, format och färg från bestämmelserna i 1949 års vägtrafikkonvention. Dessa avvikelser kan medföra risk att körkortet inte godtas i annat konventionsland. Trots avvikelserna godtas emellertid det svenska körkortet f. n. i ett stort antal länder.

En väsentlig svaghet med det nuvarande körkortet är att det är förhållandevis lätt att förfalska. Utbyte av fotografi, ändring av namn och falsktryck av formulär förekommer i stor utsträckning. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det naturligen angeläget att stävja möjligheterna att förfalska körkort.

Härtill kommer emellertid att körkortet vid sidan av sin egentliga funktion som behörighetsbevis har fått mycket stor betydelse som legitimationshandling. Enligt vad den förut omnämnda arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar uppger är körkortet den vanligaste legitimationshandlingen vid allmänhetens kontakter med posten, bankerna och andra penninginstitut. Enligt en av poststyrelsen under år 1963 gjord

undersökning används körkortet som legitimationshandling vid 22,9 % av alla registrerade betalningstillfällen. Körkortet nyttjas vidare som legitimation vid betalning med check i affärer och på restauranger, bensinstationer m. m. Förfalskade körkort används i stor utsträckning som legitimationshandlingar. En av poststyrelsen för år 1962 och 1963 gjord undersökning angående sådana legitimationshandlingar som förekommit vid postbedrägerier visar att främst körkortet användes vid sådana brott. Procentsiffran för körkort var 22,9 resp. 30,8. Körkortet synes mer och mer ha blivit en handelsvara bland kriminella personer.

Självfallet är det en betydande olägenhet att en legitimationshandling som används i så stor omfattning kan förfalskas förhållandevis enkelt.

Till nackdelarna med det nuvarande körkortet måste också räknas att fotografiets likhet med körkortsinnehavaren efter hand blir mindre och mindre på grund av de förändringar som dennes utseende i allmänhet undergår med åren. Detta, som är en följd av att körkortets giltighet i princip är obegränsat till tiden, kan avsevärt försvåra och ibland omöjliggöra en effektiv kontroll av identiteten.

Vidare har alla namnändringar inte införts i körkortet, därför att skyldigheten enligt 32 § 5 mom. VTF att anmäla namnändring inte alltid iakttas.

Det i identifikationssammanhang betydelsefulla personnumret saknas med få undantag på körkort som utfärdats före den 1 januari 1968.

Som en brist i vårt nuvarande körkort, särskilt från legitimationssynpunkt, kan även betecknas att det saknar innehavarens namnteckning. Frånvaron härav underlättar förfalskning och försvårar identifieringsmöjligheterna. För att ha avsett värde bör namnteckningen heller inte vara alltför gammal.

Slutligen är materialet i det nuvarande körkortet av så dålig kvalitet att körkortet lätt går sönder efter förhållandevis kort tid. Texten är också helt oskyddad och utplånas lätt vid förslitning eller ovarsam hantering.

3.8 Förfalskningsskyddet

Körkortets primära uppgift är att tjäna som bevis om att innehavaren är behörig att föra viss kategori av körkortspliktiga fordon. Körkortet är således i första hand en behörighetshandling. Som redan framhållits är det i och för sig angeläget att motverka förfalskning av en sådan handling.

De starka krav som rests på att körkortet skall förses med ett effektivt förfalskningskydd sammanhänger emellertid huvudsakligen med att körkortet vid sidan om sin egentliga funktion i stor utsträckning tjänstgör även som legitimationshandling. Det kan naturligen ifrågasättas i vad mån hänsyn skall tas till denna funktion vid bestämmande av körkortets utformning. Kraven på förfalskningsskydd och därmed även kostnaderna för tillverkning av körkortet blir nämligen större än om körkortet enbart skall tjäna som behörighetshandling.

Principiellt riktigast vore att körkortet brukades endast som behörighetsbevis och att identifiering skedde genom en speciell legitimationshandling. Så länge det inte finns en allmän legitimationshandling¹ torde det inte vara lämpligt att hindra att körkortet används som legitimationshandling. Här för talar inte bara den omständigheten att körkortet av hävd godtagits som legitimation och att en stor och ökande del av den vuxna befolkningen har körkort utan även att post, banker, affärer m. fl. av serviceskäl inte gärna torde vägra att godta körkort som legitimation. Den riktiga utvägen synes därför vara att utforma körkortet så att det även kan tjäna som en godtagbar legitimationshandling. Arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar har också föreslagit att så skall ske. För körkortsinnehavarna måste det vara en fördel att behöva anskaffa endast en handling vilken tjänar både som behörighets- och som legitimationshandling.

Med hänsyn till det anförda bygger förslagen i det följande på förutsättningen att körkort också i fortsättningen skall tjäna som legitimationshandling samt att kraven på körkortet skall fastställas med hänsyn även till denna funktion.

De vanligaste metoderna för förfalskning av körkort är att fotografiet byts ut eller att vissa uppgifter i körkortet genom radering eller på annat sätt tas bort och ersätts med andra. En annan metod är totalförfalskning på stulna eller tillverkade blanketter. Samtliga dessa metoder kan motverkas om körkortet erhåller en lämplig teknisk utformning.

F. n. förekommer två huvudtyper av identitetshandlingar, nämligen dels sådana som utgörs av en identitetshandling med personuppgifter och ett på handlingen fäst fotografi, dels sådana som helt består av en fotografisk kopia av både fotografi och blankett med personuppgifter. En mellanform bildas genom en patentskyddad metod som innebär att innehavaren och kortets text fotograferas samtidigt, varefter det sammanhängande fotografiet av personen och texten fästs på identitetshandlingen som alltså kommer att innehålla samma text två gånger, dels i originalet och dels som fotokopia på fotografiet av innehavaren. Syftet är att skapa säkerhet för att fotografiet inte byts ut eller texten ändras. Alla slagen av kort kan förses med laminering, d. v. s. bstrykas med eller fästas vid ett eller flera plastskikt.

I en utredning som statens provningsanstalt företagit på begäran av arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar sägs att den typ av körkort som helt består av en fotografisk handling utgör det från förfalskningssynpunkt säkraste identitetskortet under förutsättning att det använda fotopappret är av speciellt slag och inte är tillgängligt i allmänna handeln. Provningsanstalten, som undersökt förfalsknings säkerheten hos ett stort antal i marknaden förekommande legitimationskort och funnit att inte något av dem ger ett fullgott för-

¹ Förslag om införande av allmän legitimationshandling har behandlats flera gånger i riksdagen senast med anledning av motionerna 1968: I: 441 och II: 555. I enlighet med beredningsutskottets utlåtande nr 56 anhöll riksdagen i skrivelse nr 393 till Kungl. Maj:t om utredning och förslag rörande det allmännas medverkan för utfärdande av en allmän identitetshandling. Skrivelsen har hittills inte föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

falskningsskydd, lämnade ett detaljerat förslag beträffande det tekniska utförandet av ett sådant kort. Av provningsanstaltens uttalande framgår bl. a. att det f. n. ofta använda förfarandet med laminering eller inplastning, som i och för sig är önskvärt på grund av det skydd av kortet som plasten medför, underlättar förfalskning genom att inplastningen döljer skador som uppkommer vid t. ex. utbyte av fotografi.

Rikspolisstyrelsen som biträtt arbetsgruppen med testning av olika typer av identitetskort har tillstyrkt den av provningsanstalten förordade metoden för framställning av identitetskort.

Arbetsgruppen har på grundval av utredningen föreslagit, att ett nytt identitetskort för i första hand bankernas och postverkets behov men om möjligt även körkort framställs enligt en metod, som innebär att handlingen i sin helhet utgörs av en fotografisk kopia av fotografi och originaltext. Kopian föreslås bli framställd på ett papper som är försett med speciell vattenstämpel. På båda sidor av kopian bör tryckas ett sedelmönster i tre färger, varefter kortet lackas på framsidan och anbringas på en plastfolie. I kortet skall också fluorescerande pigment inläggas som lyser vid bestrålning med ultraviolett ljus.

I en kommentar till förslaget har arbetsgruppen anfört följande:

Den föreslagna metoden kan synas omständlig, men det bör framhållas att det komplicerade i metoden helt ligger på den tekniska sidan och att arbetet för resp. utfärdare inte ökas.

Arbetsgruppen anser det här föreslagna systemet för framställning av identitetskortet innebära en mycket hög grad av säkerhet. — — —

Med stöd av de erfarenheter, som erhållits under arbetet med att söka få fram en säkrare identitetshandling, får arbetsgruppen framhålla, att det sannolikt inte är möjligt att framställa ett identitetskort, som är helt omöjligt att förfalska. Ett identitetskort som framställs enligt den föreslagna metoden synes emellertid ha en så hög grad av säkerhet som man med nuvarande möjligheter kan nå med rimliga kostnader. För att kunna förfalska ett identitetskort av den föreslagna typen fordras stor teknisk skicklighet och så stora tekniska resurser att lyckade förfalskningar ter sig osannolika.

Inom arbetsgruppen har även diskuterats om kortet bör förses med ytterligare en säkring bestående av en radioaktiv isotop som kan avläsas i ett speciellt kontrollinstrument. Radioaktiviteten, vars varaktighet kan bestämmas till önskat antal år, är enligt uppgift helt ofarlig. Inom arbetsgruppen har olika meningar rått beträffande värdet av en sådan isotop. Arbetsgruppen har därför inte avgett något förslag i detta hänseende utan ansett att denna fråga bör lösas efter varje beställares egna önskemål.

Ett kort av den typ som arbetsgruppen förordad finns, när betänkandet tryckes, inte på den svenska marknaden. Ett nybildat bolag — AB ID-kort, vari staten äger andel genom AB Ceaverken, AB Atomenergi och postverket — har emellertid under hösten 1969 träffat avtal med postverket, Svenska Bankföreningen, Svenska Sparbanksföreningen och Sveriges Jordbrukskassaförbund om produktion av ett legitimationskort som i allt väsentligt är tillverkat enligt den av arbetsgruppen angivna metoden. Produktionen avses starta under våren 1970.

Statens provningsanstalt har under år 1967 på bolagets begäran undersökt provkort av den typ som bolaget framställer och prov på det papper som används för korten. I utlåtande den 8 september 1969 har provningsanstalten uttalat att, trots att något helt färdigt identitetskort då ännu ej uppvisats, proven synes med vissa smärre justeringar, som närmare anges i utlåtandet, väl svara mot de krav som arbetsgruppen förordad.

I övrigt har såvitt kunnat utrönas några förbättrade metoder för förfalskningsskydd inte utvecklats som har betydelse för körkortet. Från det enda företag som i Sverige tillverkar legitimationskort enligt den metod där innehavaren och kortets text fotograferas tillsammans, AB Rollfilm, har dock uppgivits att man där är i färd med att åstadkomma en ny metod för förfalskningsskydd av ett sådant kort. Av konkurrensskäl har företaget emellertid inte ännu velat lämna några närmare upplysningar om denna metod. Den torde dock, liksom företagets nuvarande metod, kräva att fotografe-

ringen sker hos myndighet.

Någon ytterligare utredning om förfalskningsskyddet utöver den grundliga undersökning som arbetsgruppen gjort synes inte påkallad. AB ID-korts metod ger utan tvivel ett gott förfalskningsskydd. Den har accepterats för tillverkning av legitimationskort inom viktiga områden. Någon annan metod som är jämbördig med den finns f.n. inte.

Vissa nackdelar följer emellertid med en metod vilken, såsom AB ID-korts, ger ett kort som är en fotografisk kopia och som skyddas av ett lackskikt.

Metoden i fråga innebär att körkortet inte kan färdigställas av den länsstyrelse som prövar ansökningen. Det måste sändas till en särskild anläggning för tillverkning av korten. Detta kan beräknas medföra att den tidpunkt då körkortssökanden får sitt körkort förskjuts med tre, någon gång fyra arbetsdagar.

Metoden innebär vidare att körkortet blir endast en fotografisk kopia av en originalhandling. Detta förefaller inte lämpligt. Kopian torde emellertid kunna göras till en originalhandling genom att den förses med en originalpåskrift av utfärdande myndighet eller genom att denna anbringer sin stämpel på kopian.

Den föreslagna metoden medför också att anteckning inte kan ske på körkortet. Vid ändring av behörigheten liksom vid vissa ändringar beträffande särskilda villkor måste därför utbyte av körkortet ske. Körkortsbyte av sådana skäl torde i det nya systemet kunna uppskattas till ca 20 000 om året. Också när körkortsinnehavare ändrar namn, vilket för närvarande i flertalet fall antecknas på körkortet, måste i det nya systemet körkortet alltid bytas ut. Dessa fall kan beräknas till drygt 40 000 om året. Anskaffande av nytt körkort vid namnändring kan, om ett centralt ADB-register inrättas, underlättas genom att de handlingar som körkortsinnehavaren behöver tillställs honom automatiskt när namnändring skett.

Den kostnad för körkortets tillverkning som uppstår genom den föreslagna skyddsmetoden — och som i princip bör betalas av körkortssökanden — uppgår i nuvarande

prisläge, inklusive den mervärdesskatt som föreslagits fr. o. m. den 1 januari 1971, till något över 7 kronor, vartill kommer kostnader för administration och kontroll. Vid byte av körkort får körkortsinnehavaren därutöver kostnader för nytt fotografi.

Det dröjsmål med körkortets utfärdande som förfalskningsskyddet medför, nödvändigheten att i vissa fall byta ut körkortet samt kostnadsökningarna och besväret för den enskilde kan inte anses vara av sådan betydelse att det angivna förfalskningsskyddet inte bör införas. Det nya körkortet bör därför tillverkas enligt AB ID-korts metod.

Vad beträffar isotopmärkningen är kostnaden för denna förhållandevis obetydlig, den torde röra sig om 10—20 öre per körkort. Kontrollinstrument är däremot, i varje fall än så länge, ganska dyra, omkring 600—700 kronor per instrument. Denna kostnad faller dock helt på den som önskar vidta sådan kontroll.

För körkortets funktion som behörighetshandling förefaller isotopmärkning knappast behövlig. De föreslagna säkerhetsåtgärderna torde vara tillräckligt betryggande för att förekomma förfalskning. Kontrollen blir också så pass omständlig att det kan ifrågasättas om den får någon större användning vid trafikövervakning. Däremot kan diskuteras om inte körkortets funktion som legitimationshandling motiverar att det förses med i princip samma förfalskningsskydd som andra vanligen förekommande identitetskort. Blir isotopmärkning av sådana kort vanlig och anskaffas kontrollinstrument mera allmänt av t. ex. banker och posten, kan det därför vara lämpligt med isotopmärkning även av körkortet. Hur utvecklingen kommer att bli kan inte förutses nu. Man kan bl. a. inte helt bortse från att radioaktiviteten hos isotopen — även om den är helt ofarlig — kan väcka sådan oro hos allmänheten att man bär med sig isotopmärkta kort endast i undantagsfall. Ställningstagandet i denna fråga bör därför uppskjutas tills vidare. Finner man senare att isotopmärkning bör införas, kan detta omedelbart ske beträffande alla körkort som tillverkas därefter. Isotopmärkningen får då

visserligen endast begränsad betydelse men om det förslag om periodisk förnyelse av körkortet som läggs fram i det följande blir genomfört får åtgärden full effekt inom tio år.

3.9 Periodisk förnyelse av körkort

Frågan om en begränsning av körkortets giltighetstid nämns inte i direktiven. Denna fråga har emellertid väsentlig betydelse för utredningen och bör därför diskuteras. Spörsmålet har behandlats vid ett flertal tillfällen¹. Den närmaste anledningen har varit att man övervägt en periodisk omprovning av förarens lämplighet ur trafiksäkerhetssynpunkt. Huvudsakligen har en periodisk hälsokontroll diskuterats. Förslagen har emellertid avvisats främst med hänsyn till att vinsten ur trafiksäkerhetssynpunkt inte bedömts stå i rimlig proportion till de kostnader och besvär som skulle uppstå.

Bilförarutredningen föreslog stickprovsvis provning av hälsotillstånd och körskicklighet efter beslut av Kungl. Maj:t. Departementschefen (prop. 1967: 55) fann inte förhållandena vara sådana att en sådan provning borde genomföras. Han förklarade sig emellertid inte vara främmande för att, om förhållandena framdeles ger anledning därtill, förorda beslut om sådan provning.

Trafiksäkerhetsverket har i program den 16 december 1968 för arbetet för ökad trafiksäkerhet under tiden den 1 januari 1969 till den 30 juni 1970 uppgivit att man i samråd med socialstyrelsen undersöker de praktiska möjligheterna att stickprovsvis genomföra en provning av förarens hälsotillstånd, trafikfärdigheter och körskicklighet. En sådan verksamhet anges även ge erfarenheter för en periodisk kontroll.

Frågan om införande av periodisk förarkontroll ingår emellertid som sagt inte i körkortsutredningens uppdrag. I betänkandet behandlas därför inte detta spörsmål². Det finns dock anledning att ta upp frågan om körkortets giltighetstid från andra utgångspunkter än som ett medel att genomföra periodisk förarkontroll.

Varken 1949 eller 1968 års vägtrafikkon-

vention innehåller några uttryckliga bestämmelser om körkortens giltighetstid. Enligt de formulär till körkort som finns intagna i konventionerna skall emellertid giltighetstidens utgång anmärkas på körkortet. Även om konventionerna således synes förutsätta att giltighetstiden skall begränsas, torde denna omständighet inte kunna tolkas som ett uttryckligt krav på en sådan begränsning.

I de flesta europeiska länder förekommer emellertid någon form av begränsning av giltighetstiden. Endast 8 av 23 undersökta europeiska länder saknar i likhet med Sverige helt begränsning. Så är fallet i Belgien, Frankrike, Polen, Rumänien, Schweiz, Tjeckoslovakien, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike. Samtliga dessa länder är anslutna till 1949 års konvention. I de länder som har periodiska körkort krävs i allmän-

¹ 1927 års motorfordonssakkunniga (SOU 1929: 16), prop. 1934: 208, andra lagutskottets utlåtande 1934: 35, 1934 års vägtrafiksakkunniga (SOU 1935: 23), 1945 års trafiksäkerhetskommitté (SOU 1948: 20), 1944 års trafikförordningsakkunniga (SOU 1948: 34), prop. 1951: 30, 1953 års trafiksäkerhetsutredning (SOU 1957: 18), bilförarutredningen (SOU 1965: 42), prop. 1967: 55, tredje lagutskottets utlåtande 1967: 31, samt tredje lagutskottets utlåtande 1968: 13 i anledning av motionerna I: 82 och II: 124 (likalydande) samt II: 518. Även vid 1970 års riksdag har motion väckts (II: 1072). Periodiska körkort är icke att förväxla med provisoriska körkort. Förslag om införande av provisoriska körkort har vid flera tillfällen avvisats av riksdagen senast i tredje lagutskottets utlåtande 1969: 6 i anledning av motionerna II: 102 samt I: 149 och II: 164 (likalydande). Motion i ämnet har även väckts vid 1970 års riksdag (I: 250). Denna fråga behandlas inte i betänkandet.

² Påpekas kan emellertid att under senare tid framkommit omständigheter som aktualiserat behovet av någon form av periodisk synkontroll av fordonsförarna. I denna riktning pekar bl. a. en av Motormännens Riksförbund m. fl. under 1968 genomförd undersökning. Obligatorisk synkontroll vart femte år och efter 60 års ålder vartannat år har förordats av Economic Commission of Europe. I yttrande över förslaget har socialstyrelsen anfört att man anser det tveksamt om kontroll bör ske med så täta intervaller samt att det är önskvärt att synkontroll samordnas med frågan om eventuell förnyelse av körkort. I detta sammanhang kan även erinras om den starka ökning av antalet äldre körkortsinnehavare som kan förväntas i framtiden (jämför avsnitt 3.3).

het någon form av prövning vid förnyelse. Något sådant krav förekommer dock inte i Storbritannien.

För att körkortet skall kunna rätt fylla sin uppgift som behörighets- och legitimationshandling måste innehavarens identitet snabbt och säkert kunna fastställas med hjälp av körkortet. Härför krävs i enlighet med vad tidigare anförts bl. a. att körkortet innehåller ett välliknande fotografi av innehavaren. Med hänsyn till att en persons utseende förändras avsevärt med åren bör fotografiet, för att kunna tjänstgöra som identifieringsmedel, inte vara alltför gammalt. De nuvarande körkortet, som kan innehålla inemot 50 år gamla fotografier, uppfyller inte detta krav. En allt större andel av körkortet kommer att tas av 18—19-åringar. Utan förnyelse kommer därför en växande andel av körkortet att innehålla så gamla fotografier att det endast med svårighet eller inte alls går att fastställa om fotografiet verkligen föreställer körkortsinnehavaren.

Till stor nytta vid kontrollen är också om körkortet är försett med körkortsinnehavarens namnteckning. Namnteckningen undergår ofta förändringar under årens lopp. Om man inför en namnteckning på körkortet — vilket föreslås i det följande — bör man därför se till att den inte blir för gammal så att den inte fyller avsedd uppgift. Skall fotografi och namnteckning på körkortet tjäna sitt syfte på avsett sätt, måste de bytas ut med vissa mellanrum. Någon annan praktiskt genomförbar metod för detta än att byta ut hela körkortet, d. v. s. föreskriva periodisk förnyelse, föreligger inte.

I detta sammanhang bör nämnas att det finns en annan utväg som bl. a. skulle tillgodose kravet på aktualitet i fråga om fotografi och namnteckning utan att körkortet behöver bytas ut. Körkortet skulle då vara en fristående handling utan fotografi och namnteckning men gälla endast i förening med en godkänd legitimationshandling, vilken som de flesta sådana byts med vissa mellanrum. Personnumret skulle utgöra förbindelsen mellan de båda handlingarna. Även andra handlingar kunde på motsvarande sätt anknytas till legitimations-

handlingen som tjänstekort, blodgivarkort, försäkringsbesked, ett eventuellt hälsokort, köpkort m. fl. Fördelen med ett sådant system är att man har endast en legitimationshandling i stället för den stora mängd som f. n. florerar. Det skisserade systemet är emellertid inte förenligt med bestämmelserna i vare sig 1949 eller 1968 års vägtrafikkonvention. Dessa förutsätter nämligen att körkortet innehåller i varje fall fotografi. Med hänsyn härtill bör denna utväg inte väljas.

Det finns även andra omständigheter som talar för en periodisk förnyelse av körkortet. Omloppstiden för eventuellt 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 ovan anförda omständigheterna synes i och för sig utgöra tillräckliga skäl för att införa periodisk förnyelse av körkortet. Härtill kommer emellertid att en sådan förnyelse skapar ökade möjligheter att införa någon form av periodisk förarkontroll genom att kontrollen kan anknytas till förnyelsen. En sådan kontroll torde visserligen kunna ske även utan förnyelse av körkortet. Men svårigheter uppkommer i så fall dels när det gäller att definiera de omständigheter som skall föranleda förarkontroll och att fastställa att sådana omständigheter verkligen föreligger i det konkreta fallet — medan detta ger sig självt om proven knyts till förnyelsen — dels i fråga om kontrollen av att alla undergått föreskrivna prov, vilken däremot blir mycket enkel om förnyelsen är ett bevis om godkänt prov. Periodisk förnyelse av körkortet ger alltså en mycket större handlingsfrihet i fråga om periodisk förarkontroll. Även detta synes vara ett skäl som kan åberopas till stöd för införande av periodisk förnyelse av körkortet.

På grund av det ovan anförda föreslås att körkortet skall förnyas periodiskt. Om detta förslag inte skulle antas, bör alltså körkortet liksom nu gälla tills vidare, i princip för

innehavarens livstid. Även med en sådan ordning kan förslagen i övrigt i betänkandet tillämpas.

När det gäller att bestämma den tid inom vilken körkortet skall förnyas spelar ett flertal faktorer in. Om förnyelsen skall ske huvudsakligen för att möjliggöra en effektiv identitetskontroll bör körkortet bytas med någorlunda jämna, inte alltför långa mellanrum.

Arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar har utan närmare motivering föreslagit att det för bankerna och posten gemensamma identitetskortet skall få en giltighetstid av fem år. Denna tidrymd synes vara den vanliga i fråga om handlingar som enbart tjänar som legitimation. De nya passen avses dock få en giltighetstid av tio år mot nuvarande fem¹. Avgörande för längden av intervallerna mellan utbyten måste vara å ena sidan kraven på kortet som fullgod legitimationshandling och å andra sidan kostnaderna för utbyte. Inte minst med hänsyn till kostnaderna och besväret för den enskilde och den administrativa arbetsbelastningen synes tio år vara en lämplig tidrymd när det gäller körkortet, i varje fall så länge förnyelsen endast avser att tillgodose legitimationssynpunkter. Om förnyelsen kombineras med någon form av prövning av hälsotillstånd, trafik-kunskaper eller körskicklighet, kan en annan tidrymd bli aktuell. Eventuellt kan då även varierande perioder för olika körkorts-klasser komma i fråga. En avtrappning av giltighetstiden sedan föraren uppnått viss ålder i enlighet med förslag från Nordiska Rådet kan också tänkas liksom en kortare tid under den första delen av körkortsinnehavet. Jag har dock inte haft anledning att gå närmare in på dessa frågor.

Tidpunkten för förnyelsen kan anknyta t. ex. till tiden för utfärdandet, till innehavarens födelsedag eller -månad eller till annat begrepp. Lämpligast synes vara att tioårsperioden räknas från dagen för utfärdandet av det tidigare körkortet. För att möjliggöra en rationell tillverkning bör perioden kunna bli en eller annan dag längre eller kortare än exakt tio år. Om förnyelse-

dagen inträffar på t. ex. en lördag eller helgdag bör i enlighet med bestämmelserna i lagen (1930: 171) om lagstadgad tid förnyelse ske senast den första arbetsdagen därefter.

För att göra förfarandet vid förnyelsen effektivt och samtidigt undvika onödiga rättsförluster för körkortsinnehavarna samt minska deras besvär bör de aviseras om den förestående förnyelsen i god tid. Om ett centralt körkortsregister placeras på datamaskin är en sådan avisering möjlig till förhållandevis obetydliga kostnader. Giltighetstiden för det förnyade körkortet bör räknas från den ursprungliga förnyelsedagen.

Förnyelse av körkort förutsätter medverkan från körkortsinnehavarna. Det kan säkerligen antas att flertalet innehavare kommer att lojalt vidta de åtgärder som krävs av dem. Särskilt gäller detta om körkortet inte blir godtagna som legitimationshandling, t. ex. av posten och bankerna, när förnyelse inte skett. Men man måste räkna med att alla inte kommer att förnya sina körkort. I en del fall kan underlåtenheten bero på att innehavarna inte längre har någon användning av körkortet, vare sig som behörighetshandling eller legitimationshandling. I andra fall kan det bero på försumelse. Det kan även förekomma att innehavaren på grund av sjukdom e. d. är förhindrad att ombesörja utbyte i rätt tid. Fråga uppkommer om vilken påföljd som skall knytas till underlåtenhet att förnya körkortet.

Om någon form av prövning, förestavad av trafiksäkerhetsskäl, skall utgöra förutsättning för förnyelse, bör underlåtenheten få till följd att innehavaren förlorar rätten att föra motorfordon och att förande efter giltighetstidens utgång betraktas som olovlig körning.

Om förnyelsen däremot sker endast för att möjliggöra utbyte av fotografi och namnteckning, synes underlåten förnyelse knappast böra leda till att vederbörande förlorar rätten att föra motorfordon. Förnyel-

¹ Se Betänkande angående giltighetstiden för pass (1966: 1, stencil, justitiedepartementet).

sen motiveras då inte av något förhållande som har samband med innehavarens förmåga att föra motorfordon. Skälet till förnyelse är i detta fall enbart önskemålet att förbättra möjligheterna att med hjälp av körkortet kontrollera innehavarens identitet. Den som inte vidare önskar föra motorfordon bör inte råka ut för straff för att han inte förnyat sitt körkort. Påföljd bör inträda endast om någon kör motorfordon utan att ha förnyat sitt körkort. En sådan förseelse framstår närmast som en ordningsförseelse av samma art som underlåtenhet att medföra körkort vid färd. Penningböter bör därför utgöra tillräckligt straff och proceduren sålunda kunna begränsas till straffföreläggande eller ordningsföreläggande. Befrielse från straff bör inträda om körkortsinnehavaren inom viss tid, lämpligen 14 dagar efter förseelsen, får körkortet förnyat.

Kostnaderna för förnyelse av körkortet utan reell prövning kan preliminärt beräknas till högst 15 kronor per körkort, varav drygt sju kronor i framställningskostnad samt återstoden för arbetstid, porto, datamaskinskostnad m. m. Beloppet bör i princip tas ut av de enskilda körkortsinnehavarna i form av en avgift. För körkortsinnehavarna tillkommer dessutom kostnaden för fotografi.

Av körkortet bör framgå när det skall förnyas.

Om körkortet inte förnyas inom föreskriven tid, bör vid en senare förnyelse den nya tioårsperioden beräknas med utgångspunkt från den tid då förnyelsen senast skulle ha skett. Har hela tioårsperioden gått ut, bör tiden räknas från den dag då den senaste förnyelsen skulle ha skett. Skälet till detta är att den som underlåter att förnya sitt körkort i rätt tid inte bör få åtnjuta den förmån som det skulle innebära om tiden räknas från den faktiska förnyelsen. En annan ordning skulle motverka intresset av att alla körkort som skall användas blir förnyade.

Den föreslagna ordningen innebär att även körkort som inte förnyats kan återkallas. Innehavaren kan meddelas varning och ändring av villkor kan förekomma om

upplysning som kommit länsstyrelsen tillhanda ger anledning därtill. Detta är konsekvensen av att förnyelsen motiveras enbart med identifieringsskäl. Även vid återkallelse av körkort som inte förnyats, bör delgivning ske i vanlig ordning, eftersom körkortet alltså är ett bevis om att innehavaren i och för sig är lämplig att föra motorfordon. Om förarprövning knyts till förnyelsen, blir läget som framgått ovan annorlunda.

3.10 Organisation

F. n. utfärdas körkortet av länsstyrelsen i det län där sökanden är mantalsskriven eller — om han inte är mantalsskriven i Sverige — där han vistas (32 § VTF). Frågan om vilken myndighet som skall utfärda körkortet ingår inte bland de uppgifter som uttryckligen ålagts utredningen. Som tidigare angivits tas denna fråga heller inte upp i detta betänkande, vilket utgår från att länsstyrelserna fortfarande skall vara körkortsmyndigheter.

Den tillverkningsmetod för körkortet som föreslagits i det föregående kräver en central anläggning för körkortens tillverkning. Organisationen bör med hänsyn härtill ändras i ett, närmast formellt, avseende. Enligt förslaget skall körkortet i samband med tillverkningen försees med den utfärdande myndighetens stämpel för att få karaktären av originalhandling. Det vore opraktiskt att enbart för detta ändamål återsända körkortet till länsstyrelserna. Detta skulle fördröja handläggningen med minst en dag och även försvåra rationaliseringen av arbetet med anbringandet av stämpel. I stället bör en myndighet svara för — eller ha tillsyn över — körkortstillverkningen 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 uppenbarligen

statens trafiksäkerhetsverk. Verket är central förvaltningsmyndighet för ärenden som rör säkerheten i trafiken och skall bl. a. omhändera förarproven och utöva tillsyn över trafikskolorna. I verket finns en körkortsbyrå. Alternativet vore att uppdra körkortstillverkningen eller tillsynen över denna till en länsstyrelse. Med hänsyn till vad som i det följande anförs rörande platsen för tillverkningen av körkortet synes detta dock inte ge några fördelar. Jag föreslår därför att trafiksäkerhetsverket får svara för körkortens utfärdande.

En annan fråga berör organisationen för körkortets tillverkning. Man torde kunna räkna med att i genomsnitt ca 220 000 körkort måste tillverkas årligen. Om körkortet skall förnyas vart tionde år, tillkommer i genomsnitt drygt 300 000 kort per år, ett antal som successivt kommer att stiga till ungefär 400 000. Dessa kvantiteter är för små för att det skall vara lönsamt med en särskild anläggning för dem. Körkortet blir otvivelaktigt billigare att tillverka om maskinparken också kan utnyttjas för produktion av identitetskort. AB ID-kort har tillräcklig kapacitet att vid sidan av de identitetskort, som bolaget skall producera enligt träffade avtal, också tillverka körkortet.

Skall körkortstillverkningen anförtros ett företag, måste den myndighet som har ansvaret för körkortets utfärdande, d. v. s. trafiksäkerhetsverket, kunna utöva kontroll över tillverkningen. Verket måste också få tillfälle att i så nära anslutning till tillverkningen som möjligt förse körkortet med sin stämpel. Båda dessa förutsättningar torde utan svårighet kunna uppfyllas om körkortstillverkningen uppdras åt AB ID-kort.

Jag föreslår alltså att med AB ID-kort träffas avtal 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 den periodiska förnyelsen. Någon prövning förekommer inte i dessa fall. Sådana ärenden bör därför läggas direkt på trafiksäkerhetsverket. Sökanden bör alltså sända handlingarna till detta verk.

Förslaget innebär att tillverkningen av körkortet kommer att ske i Strängnäs, dit AB ID-korts verksamhet är förlagd. Trafiksäkerhetsverket måste alltså ha den enhet, som skall utföra tillsynen och utfärda körkortet, förlagd dit.

3.11 Körkortets utformning

Sverige är som tidigare nämnts fortfarande bundet av 1949 års vägtrafikkonvention. Det skulle därför ligga nära till hands att, som anges i direktiven, anpassa körkortets utformning efter denna. Men man måste utgå från att 1968 års konvention så småningom kommer att bli gällande i stället för den äldre. För att undvika en ny ändring av körkortet efter några år är det därför önskvärt att körkortet nu utformas enligt den nya konventionen. Det nuvarande svenska körkortet avviker väsentligt från bestämmelserna i 1949 års konvention. Eftersom reglerna om körkortets utformning i de båda konventionerna stämmer nära överens, kommer en anpassning till kraven i den nya konventionen samtidigt att innebära en bättre anpassning till kraven i den äldre. Det svenska körkortet bör därför utformas enligt bestämmelserna i 1968 års konvention.

Körkortsformatet skall enligt 1968 års konvention sammanfalla med det internationella standardformatet A 7 (74×105 mm). Detta, som är ett praktiskt plånboksformat, bör inte frångås utan starka skäl. Sådana finns inte och det konventionsenliga formatet bör alltså väljas.

Enligt konventionen kan körkortet vara antingen enkelt eller dubbelt eller tredubbelt. De dubbla körkortet är avsedda att möjliggöra bl. a. att behörigheten anges genom sigill eller stämpel i särskilda rutor för varje fordonskategori. Detta kräver större

utrymme än det enkla formatet men å andra sidan behöver inte nytt körkort utfärdas vid ändring t. ex. av behörigheten. Ett vikt kort är emellertid mindre behandligt än ett enkelt. Med ett två- eller tredubbelt körkort riskerar man vidare, även med den nyss föreslagna tillverkningsmetoden, att det efter en tid delas i två eller tre delar. Härtill kommer att med det förfalskningskydd som föreslås på teckning inte kommer att kunna ske på det svenska körkortet. De motiv som föranlett att konventionen öppnar möjlighet till dubbla kort föreligger följaktligen inte i Sverige om denna metod väljs. Det enkla körkortet bör redan av dessa skäl väljas.

Enligt konventionen skall körkortet skrivas på stående A 7 format. Om underlaget för körkort skall skrivas ut i datamaskin, vilket föreslås i avsnitt 5.2, kan emellertid i vissa fall krävas ett större utrymme för körkortsinnehavarens för- eller efternamn än vad som ryms på stående A 7 format. För att få större utrymme kan man i stället skriva körkortet på liggande A 7 format. I konventionen sägs att körkortet skall godtas i andra konventionsländer även om det avviker i smärre detaljer. Liggande A 7 format bör därför kunna användas för det nya körkortet utan risk för att det inte godtas i andra länder.

Fotografiets format i det nuvarande svenska körkortet är 40×50 mm, d. v. s. det samma som för passfoto. Enligt konventionen skall fotografiet mäta 35×45 mm. Några tekniska svårigheter för fotobranschen att tillverka fotografier i sistnämnda storlek torde inte finnas. Ett större format skulle inkräkta på textutrymmet i alltför hög grad. Det i konventionen angivna formatet bör därför väljas. Närmare regler om vilka krav som skall ställas på fotografiet föreslås i avsnitt 5.2. Färgfoto föreskrives inte i konventionen och synes inte nödvändigt.

Enligt konventionen skall *körkortets färg* vara skär, oavsett vilken behörighet kortet ger. Färgen på det nuvarande svenska körkortet för bil är blått, för motorcykel rött och för traktor brunt. Trafikkortet är gult. Även om det kan vara praktiskt att ha olika

färger för olika behörighet torde detta inte utgöra tillräckliga skäl att frångå konventionen. Det nya körkortet bör alltså få skär färg. Detta behöver dock inte gälla för traktorkörkortet, varom mera nedan. Enligt AB ID-kort är det tekniskt fullt möjligt att göra körkortet skärt även om det består av en fotografisk kopia.

I enlighet med konventionen bör vidare det nya körkortets *rubrik* innehålla både den franska texten för körkort, "Permis de conduire", ordet "Körkort" och igenkänningsmärket "S" inom en oval ram för Sverige jämte landets namn.

Körkortets nummer. Hur detta skall vara beskaffat anges inte i konventionen. Personnumret — 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, liksom f. n., anges i körkortet. Anledning att vid sidan av personnumret ha särskilt körkortsnummer saknas om ett centralt körkortsregister införs. Det nuvarande körkortsnummer, inklusive länsbokstaven, bör därför ersättas med personnummer.

Avsikten med konventionens föreskrift om *radnumrering* är att man med en sådan internationellt gällande uppställning lättare skall kunna utläsa körkortets innehåll även i länder där man inte förstår det språk som körkortet är utfärdat på. Radnumrering bör införas i det nya körkortet.

Körkortsinnehavarens *efternamn* och *förnamn* bör i enlighet med konventionen anges på två skilda rader. Någon föreskrift om angivande av innehavarens *titel* finns inte i konventionen. Den behöver inte heller anges enligt nuvarande regler. Anledning att införa titel saknas.

Födelsedatum finns även på det nuvarande svenska körkortet. Födelsedatum ingår också i personnumret. Det kan därför kanske synas onödigt att särskilt ange födelsedatum. I andra länder som saknar personnummer eller har motsvarande begrepp upplagt efter annat system kan det emellertid vara svårt att utläsa födelsetiden ur våra

svenska personnummer. Enligt konventionen gäller vissa åldersgränser i fråga om skyldigheten att godta utländskt körkort. Med hänsyn härtill och för att inte onödigtvis frångå konventionen bör födelsetiden särskilt anges på körkortet.

Uppgift om *födelseort* saknas i det nuvarande svenska körkortet men skall enligt konventionen finnas på rad 3 i körkortet omedelbart efter födelsedatum. Uppgiften torde avse att underlätta identifiering av körkortsinnehavare. Eftersom det svenska körkortet, enligt vad ovan föreslås, skall innehålla personnummer behövs dock födelseorten inte för identifieringen.

Med födelseort torde beträffande personer som fötts i Sverige böra förstås det samma som födelsehemort i 25 § folkbokföringsförordningen (1967: 198), d. v. s. enligt huvudregeln den församling där modern vid barnets födelse var kyrkobokförd. Födelsehemorten finns registrerad i länsstyrelsernas dataregister och kan således hämtas därifrån. Den består av länskod och församlingsnamn och upptar sammanlagt 14 tecken.

Enda anledningen att ange födelseorten i körkortet skulle vara att man inte bör frångå konventionen. Att utelämna födelseorten torde emellertid vara en så obetydlig avvikelse att den inte kan antas föranleda att körkortet inte godtas i andra länder. Födelseorten synes därför kunna utelämnas ur körkortet.

Körkortsinnehavarens *adress* behöver inte antecknas på det nuvarande svenska körkortet. Något behov av att ha adressen i körkortet kommer inte att föreligga i det nya systemet. Aktuell adress kommer nämligen lätt att kunna hämtas ur det centrala körkortsregistret. Enligt konventionen skall emellertid adressen anges på körkortet.

För att adressen skall fylla något rimligt ändamål bör varje adressändring antecknas på körkortet. Med det föreslagna förfalskningsskyddet måste körkortet då bytas ut. Att kräva utbyte av körkortet vid adressändring föranleder emellertid kostnader och besvär främst för den enskilde som inte motsvarar nyttan av åtgärden. Man brukar

räkna med att omkring 10 % av befolkningen flyttar varje år, vilket skulle innebära att minst 300 000, senare ca 400 000 körkort, måste bytas varje år enbart på grund av adressändringar.

En möjlighet att undvika direkt avvikelse från konventionen är att ange adressen vid utfärdandet men att inte kräva utbyte vid adressändring. Adressen kommer emellertid då att bli inaktuell i många fall, vilket inte bara innebär att adressangivelsen i dessa fall helt saknar värde, utan även att den är direkt missvisande. Angivna möjlighet synes därför mindre lämplig.

Någon risk att körkortet inte godtas i andra länder om man väljer att inte ange adressen synes knappast föreligga. Adressen torde nämligen sakna intresse för utländska myndigheter. Utelämnas adressen blir däremot rad 4 tom om man inte på något sätt utmärker att adressen inte anges. Detta möter svårigheter och det synes enklast att utelämna hela raden. Med den föreslagna utformningen av körkortet torde den omständigheten att rad 4 överhoppats inte väcka särskild uppmärksamhet.

På grund av det anförda förordas att adressen inte anges på körkortet, vilket innebär ett avsteg från konventionen, som dock synes godtagbart.

Den utfärdande *myndighetens namn*, d. v. s. statens trafiksäkerhetsverk, och den *ort* där körkortet utfärdas bör anges på detta.

Förnyelsetidpunkten. Motsvarighet härtill saknas på det nuvarande svenska körkortet, som inte är tidsbegränsat. I det föregående föreslås att körkortet skall periodiskt förnyas vart tionde år. Den tid då förnyelse senast skall ha skett bör framgå av körkortet genom att sista dagen därför anges. Skulle förslaget om periodisk förnyelse inte godtas, torde med ett streck kunna markeras att giltighetstiden är obegränsad. Konventionen ger ingen föreskrift härvidlag.

För angivande av *behörigheten* skall, om ett enkelt kort väljs, det nya körkortet förseas med en rad 8, där behörigheten utmärks genom angivande av bokstav eller bokstäver för den eller de fordonskategorier kör-

kortet avser och en asterisk för den eller de kategorier det inte omfattar, exempel ”8. Klass A****” för körkort för motorcykel.

Av en jämförelse mellan 1967 års riksdagsbeslut och 1968 års konvention framgår att vissa olikheter föreligger mellan de av riksdagen beslutade körkortsklasserna och fordonskategorierna i konventionen. Sålunda är de lättare släpfordonen något annorlunda definierade enligt riksdagsbeslutet än enligt konventionen. Om dragfordonets tjänstevikt understiger 1 500 kg och dess totalvikt inte uppgår till 2 000 kg, tillåter de svenska reglerna ett släpfordon med 1 500 kg totalvikt, medan släpfordonet enligt konventionen inte får ha större totalvikt än dragfordonets tjänstevikt. Behörigheten kan alltså vara vidare enligt riksdagsbeslutet. Om å andra sidan dragfordonets tjänstevikt är större än 1 500 kg, kan släpfordonet enligt konventionen få ha en högre totalvikt än i Sverige tillåtna 1 500 kg försåvitt dragfordonets totalvikt inte uppgår till 2 000 kg. Här kan alltså behörigheten vara något vidare enligt konventionen. Dessa olikheter torde inte ha sådan praktisk betydelse att de bör föranleda avvikelser från riksdagsbeslutet.

Olikheter föreligger också beträffande klasserna 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 körkort klass B. Enligt konventionen däremot omfattar klass C och D endast lätta släpfordon. I dessa avseenden kan full 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 tilläggsbehörighet för fordonskombination med tyngre släpfordon.

Ännu en olikhet består i att behörighet att föra fordon vid yrkesmässig personbefordran i motsats till i riksdagsbeslutet inte behandlas i konventionen. Denna olikhet synes sakna betydelse i praktiken.

Det förtjänar för övrigt också påpekas att de nya svenska reglerna skiljer sig från

1968 års konvention i fråga om ålderskravet för tillstånd att föra tung lastbil, vilket enligt 1967 års riksdagsbeslut skall vara 19 år medan 1968 års konvention ger konventionsländerna rätt att vägra godta sådant tillstånd för den som är under 21 år. Motsvarande gäller för körkort för lätt motorcykel som i Sverige kan utfärdas för den som fyllt 16 år. Enligt konventionen behöver man ej godta den som är under 18 år som förare av motorcykel.

Avvikelse torde emellertid inte vara av större betydelse än att den av riksdagen beslutade klassindelningen bör kunna användas för de svenska körkortet utan att man riskerar att dessa inte accepteras i andra till vägtrafikkonventionen anslutna länder.

För att innehavare av körkort för personbil eller lätt lastbil (klass AB) skall få föra fordon med tillkopplat tyngre släpfordon eller i yrkesmässig personbefordran krävs enligt riksdagsbeslutet särskild prövning och angivande härav på körkortet. Påteckning på körkortet blir inte möjlig med den utformning av körkortet som föreslås. Nya körkort måste därför utformas för dem som får rätt att köra med tyngre släpfordon eller i yrkesmässig personbefordran eller bådadera.

Det sagda innebär att man får tre olika tilläggsbehörigheter till körkort för personbil och lätt lastbil. Detta synes vara en ofrånkomlig konsekvens av 1967 års riksdagsbeslut. Det kan dock ifrågasättas om det är lämpligt att införa två speciella körkortsklasser utöver dem som konventionen upptar. Om gemensamt prov kunde införas för behörighet att köra med tyngre släpfordon och att köra i yrkesmässig personbefordran, skulle denna behörighet kunna betecknas klass ABE. Endast fem körkortsklasser för motorfordon skulle då behövas. Samma resultat uppnås om man bibehåller trafik kortet för rätten att köra i yrkesmässig personbefordran. Det ingår emellertid inte i utredningsuppdraget att föreslå ändringar i dessa hänseenden, varom riksdagen redan fattat principbeslut.

Behörighet att föra fordon med tillkopp-

lat släpfordon, vilket inte omfattas av klass AB, bör som nyss framgått 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 bokstavs-beteckningarna — kan utmärkas med tillägget "TAXI", alltså "AB*** TAXI". Detta internationellt kända ord torde inte behöva vålla något besvär vid körkortskontroll i utlandet, vilket däremot inte kan utslutas om en bokstav som inte finns i konventionen anges på körkortet.

Behörighet att föra personbil och lätt lastbil både i yrkesmässig personbefordran och med tillkopplat tyngre släpfordon bör i konsekvens härmed betecknas "AB**E TAXI".

Enligt konventionen skall samtliga de kategorier som omfattas av innehavarens behörighet anges på körkortet. Detta innebär bl. a. att endast klass A (körkort för motorcykel) 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 följande sju körkortsklasser för motorfordon.

A,
AB,
AB TAXI,
ABE,
ABE TAXI,
ABCE,
ABCDE,

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".

Körkortsklassen kommer alltså att anges på körkortet enligt följande.

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

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. Detta kan i och för sig anges på det nya körkortets baksida. Med den förordade framställningsmetoden skulle emellertid denna begränsning av behörigheten för ett litet fåtal körkort komma att anges på samtliga körkort, vilket förefaller föga lämpligt. Begränsningen skulle naturligtvis även kunna skrivas på körkortets framsida. Detta möter dock vissa svårigheter med hänsyn till utrymmet. På grund härav synes uppgift om behörighetsbegränsningen för innehavare av motorcykelkörkort som inte fyllt 18 år böra utgå. I stället bör vid förarprov för körkort för motorcykel särskilt kontrolleras att sökande som är under 18 år är fullt på det klara med att han inte får köra tung motorcykel, innan han uppnår nämnda ålder.

Den nya klassindelningen av körkortet medför att trafik kortet försvinner och ersätts av körkort för det fordon som används. I fråga om yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil krävs körkort för sådana fordon med tillägget för tung lastbil eller buss.

Körkortsinnehavarens namnteckning (eller tumavtryck) kan enligt konventionen utelämnas. Namnteckning saknas i det nuvarande svenska körkortet men finns i flertalet utländska körkort. För införande av namnteckning talar dels att körkortet blir svårare att förfalska, dels att såväl behörighets- som legitimationskontrollen blir säkrare. Det sistnämnda gäller i synnerhet

om periodisk förnyelse av körkortet införs så att namnteckningen inte hinner bli alltför föråldrad. I arbetsgruppens förutredning om legitimationshandlingar förslag till identitetskort har också innehavarens namnteckning medtagits. Med det förfarande som föreslås i det följande kan körkortsinnehavarens namnteckning på körkortet erhållas utan alltför stor omgång. Namnteckningen bör därför tas in i körkortet.

Förekomsten av *särskilda villkor* bör anges på körkortets framsida. Detta kan dock begränsas till villkor som är av den art att de bör kunna kontrolleras av polisen vid trafikkontroll. Villkor av denna art är t. ex. skyldighet att bära glasögon eller att ha bilen utrustad på visst sätt. Villkor som inte är sådana att de bör kunna kontrolleras 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, vilket är det vanligaste villkoret, bör det räcka om ordet "glasögon" anges på körkortet. I övriga fall, där villkor skall anmärkas på körkortet, bör en hänvisning lämnas till den skrivelse vari villkoret finns intaget. För att undvika att körkort skall behöva bytas ut vid ändring av villkor bör angivelsen ske på sådant sätt, t. ex. genom länsbokstav och ett löpande nummer, att skrivelsen kan bytas ut utan att texten på körkortet behöver ändras. En förklaring till angivelsens innebörd bör finnas på körkortets baksida. Att kontaktlinser kan användas i stället för glasögon torde inte behöva anges.

I konventionens körkortsformulär finns plats för myndighetens underskrift eller *stämpel* eller sigill. Såsom förut anförts bör körkortet förses med den utfärdande myndighetens, d. v. s. trafiksäkerhetsverkets stämpel. Denna kan, lämpligen i form av en reliefstämpling, anbringas på körkortets undre del i anslutning till tillverkningen.

Enligt konventionen behöver *datum* för

utfärdande av körkortet inte anges på detta. Detta datum, som skall finnas på det nuvarande svenska körkortet, kommer i det nya systemet att registreras i körkortsregistret och där lätt kunna tillgås. Med hänsyn härtill och till att förnyelsetidpunkten anges på körkortet är det knappast nödvändigt att dagen för utfärdande också finns där. Den kan emellertid lätt tas in i trafiksäkerhetsverkets stämpel. Det förefaller lämpligast att så sker.

Även beträffande *layout* avviker det nuvarande svenska körkortet från bestämmelserna i konventionen. Bl. a. skall enligt konventionen körkortsnummer anges närmast under de nummerade raderna, medan på det svenska körkortet numret anges i huvudet. Den i konventionen angivna placeringen bör väljas. Där bör alltså personnumret anges.

Med den nya utformningen av körkortet kan detta inte förses med *beläggningsstämpel*. Enligt 24 § expeditionskungörelsen (1964: 18) kan undantag göras från skyldigheten att förse handling med stämpel. Sådant beslut bör fattas i fråga om körkortet. Expeditionsavgiftens storlek bör framgå av körkortet.

Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande har i skrivelsen den 23 augusti 1965 föreslagit att möjligheterna att ange innehavarens *blodgruppstillhörighet* på körkortet skall utredas. Som motivering härför anfördes bl. a. att det särskilt vid trafikolyckor är värdefullt att få ett auktoritativt besked om blodgruppstillhörighet. Frågan har också tagits upp i motioner i riksdagen (1967: I: 668, 1967: I: 670, 1967: II: 847 och 1967: II: 463). Allmänna beredningsutskottet som återopade yttranden från medicinalstyrelsen, professor Birger Broman vid statens rättskemiska laboratorium, överståthållarämbetet m. fl., anförde i utlåtande 1967: 21:

Utskottet vill först framhålla att resurserna torde vara otillräckliga för att man på kortare sikt skall kunna genomföra blodgruppsbestämning för en större del av befolkningen. Redan härigenom torde frågan om en obligatorisk föreskrift få starkt begränsas, t. ex. till att avse nytillkommande körkort.

Emellertid har i inhämtade yttranden uttals betänkligheter inför de risker i form av felskrivningar och andra förväxlingar som kan uppstå vid överförande av blodgruppsuppgift från originalhandling till t. ex. körkort. Säkerhetskravet synes sålunda f. n. kunna anses tillfredsställande uppfyllt endast genom originalintyg. I medicinalstyrelsens yttrande har emellertid anförts att man kan överväga att förse körkort med skyddsodral där viktiga uppgifter om innehavaren kan förvaras, såsom blodgruppsintyg enligt fastställt formulär.

Medicinalstyrelsen har även framhållit möjligheten att i livshotande situationer ge O Rh negativt blod, vilket kan ske utan föregående blodgruppsbestämning. Tillgång till säker förhandsuppgift om blodgrupp synes därför kunna bli av värde främst vid omfattande katastrofsituationer, då tillgången på universalblod och resurserna för snabba blodgruppsbestämningar kan vara otillräckliga. I den mån dylika problem kommer att tagas upp till bedömning synes detta böra ske i ett vidare sammanhang och icke nödvändigtvis med anknytning till körkortet.

Utskottet hemställde att motionerna inte skulle föranleda någon riksdagens åtgärd, vilket också blev riksdagens beslut.

Med hänsyn till de argument som anförts i riksdagsbeslutet saknas anledning att nu föreslå att körkortet fördes med uppgift om innehavarens blodgrupp.

Förslaget innebär att körkortsformuläret får den utformning som anges på s. 42.

Ett provexemplar av det nya körkortet, dock utan den skära färgen, bifogas betänkanudet. För att skydda körkortet mot slitage o. d. bör det fördes med plastodral.

3.12 *Traktorkörkort*

Körkort för bil och motorcykel gäller även för traktor. Särskilt körkort för traktor utfärdas f. n. för den som fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, 15 år. Kortet utfärdas på en blankett av samma utformning som för övriga körkort; som nämnts är dock blanketten för traktorkörkort brun till färgen. Antalet traktorkörkort uppgår f. n. till högst 20 000. Under år 1968 utfärdades ca 2 500 sådana kort. Traktorkörkortet kan beräknas bli färre till följd av strukturförändringen inom jordbruket.

1967 års riksdagsbeslut medför ingen förändring i fråga om den behörighet som traktorkörkort ger och inte heller beträffande den behörighet att föra traktor som innehav av annat körkort medför, utom i vad avser traktor som utgörs av ombyggd bil. Dessa ändringar påverkar dock inte körkortets utformning.

Traktorkörkort nämns inte i konventionen. Det kan därför utformas utan hänsyn till denna. För att det förfarande som beskrivs i avsnitt 5.2 i lämpliga delar skall kunna användas även vid utfärdande av traktorkörkort, vilket torde medföra arbetsbesparing, bör detta i huvudsak följa vad som föreslagits för andra körkort. Visserligen förenklningar kan dock ske.

Traktorkörkort innehåller f. n. innehavarens fotografi. Detta förefaller knappast nödvändigt och jag föreslår att det utgår. Traktorkörkortet kan då inte användas som legitimationshandling. Det behöver därför inte förnyas och förfalskningskydd behövs inte och följaktligen inte heller central tillverkning. Det kan i stället liksom nu utfärdas av länsstyrelsen och, försett med dess underskrift, sändas direkt från denna till sökanden. Det bör ha annan färg än det vanliga körkortet och kan enklast vara vitt. I stället för bokstavsbezeichnung angivande körkortsklass kan på rad 8 skrivas "TRAKTOR". Förslaget innebär bl. a. att traktorkörkortet kan göras billigare än andra körkort samt att det lätt kan skiljas från dessa. Traktorkörkort bör av länsstyrelsen fördes med plastodral.

3.13 *Duplettkörkort*

Enligt direktiven skall undersökas vilka villkor som bör uppställas för erhållande av duplettkörkort. Därvid bör enligt direktiven särskilt beaktas att nuvarande regler inte torde effektivt hindra att duplettkörkort erhålls, oaktat originalkörkortet inte förkommit eller förstörts.

Enligt 32 § 4 mom. VTF kan duplettkörkort utställas om körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring att det inte lämpligen kan användas.

Duplettkörkort skall förses med påteckning av ordet "duplett". Duplettkörkort utställs av den länsstyrelse som utfärdat det förstörda, förkomna eller förändrade körkortet.

Duplettkörkort utfärdas efter ansökan. Vid denna skall fogas fotografi. Om sökandens identitet inte på annat sätt tillförlitligen styrks, skall fotografiet på baksidan vara försett med intyg av trovärdig person att fotografiet föreställer sökanden. Ansökan skall vidare, om körkortet förstörts eller förkommit, innehålla försäkran om förlusten av kortet. Enligt en nyligen genomförd ändring av blanketten för ansökan om duplettkörkort skall i ansökan lämnas en redogörelse för hur förlusten eller förstörelsen tillgätt. Finns körkortet i behåll skall det bifogas ansökningen. Skulle förlorat körkort komma till rätta, skall ettdera kortet — vilket körkortsinnehavaren föredrar — ofördröjligen återställas till länsstyrelsen. Erinran härom skall intas i körkortet.

32 § 5 mom. VTF föreskriver skyldighet för körkortsinnehavare som ändrar namn att inom tre veckor från det ändringen skedde göra anmälan därom till den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Länsstyrelsen skall antingen införa det nya namnet på körkortet eller utfärda duplettkörkort upptagande detsamma. I sistnämnda fall skall det tidigare utfärdade körkortet överlämnas till länsstyrelsen.

Duplettkörkort utfärdas i praktiken — ehuru särskilda regler härom saknas — även vid borttagande eller ändring av tidigare meddelade villkor.

Den som i samband med ansökan om duplettkörkort lämnar vederligtvis oriktig uppgift i fråga om körkort bestraffas med dagsböter (66 § 2 mom. första stycket VTF). För åsidosättande av skyldighet att till länsstyrelsen återställa förlorat körkort som kommit till rätta och underlåtenhet att inom föreskriven tid anmäla namnändring är straffet böter, högst 500 kronor (66 § 2 mom. andra stycket VTF).

Enligt uppgifter från länsstyrelserna inkom under månaderna oktober—november 1968 2 791 ansökningar om duplettkörkort

på grund av att det tidigare utfärdade körkortet förstörts eller förkommit och 2 816 ansökningar på grund av att det tidigare körkortet undergått sådan förändring att det inte lämpligen kunde användas, t. ex. var föråldrat eller förslitet. Under samma tid inkom 5 021 anmälningar om namnändring. Av dessa föranledde endast 1 191 utfärdande av duplettkörkort, övriga anmälningar synes endast ha medfört ändring i körkortet. Utslaget på hela året torde detta motsvara drygt 40 000 utfärdade duplettkörkort, varav ca 17 000 på grund av att körkortet förkommit eller förstörts, och ungefär lika många på grund av att körkortet förändrats och ca 7 000 till följd av namnändring, samt 23 000 anmälningar om namnändring som inte föranledde utfärdande av duplettkörkort. Det är att märka att många körkortsinnehavare inte anmäler namnändring.

Det är sedan länge känt att det förekommer missbruk av möjligheten att erhålla duplettkörkort. Det vanligaste förfaringsättet torde vara att en person, som känner sitt körkortsinnehav hotat på grund av någon forseelse, ansöker om duplettkörkort under förebärande att originalkörkortet förkommit eller förstörts. Vid en eventuell återkallelse kan sedan duplettkörkortet överlämnas men originalkörkortet behållas. En annan form av missbruk är att en person ansöker om duplettkörkort sedan originalkörkortet överlätits till annan person för att efter förfalskning användas som behörighetshandling eller än vanligare som legitimationshandling.

I vilken utsträckning missbruk förekommer är svårt att avgöra. Vissa uppgifter tyder på att missbruket är betydande. Sålunda uppgav överståthållarämbetet i skrivelsen den 27 februari 1965 med förslag till åtgärder för att försvåra obehörig åtkomst att duplettkörkort m. m. att ämbetet konstaterat en betydande ökning av antalet duplettkörkort som utfärdats i sådana fall då tidigare körkort uppgivits vara förstörda eller förkomna; från år 1956 till år 1964 ökade det totala antalet sådana utfärdade duplettkörkort i Stockholm med 116 % — från 1 900 år 1956 till 4 100 år 1964 — medan det to-

tala antalet utfärdade körkort i Stockholm ökats med 70 % — från 167 550 till 285 630.

Trafikmålskommittén bedrev under hösten 1965 viss försöksverksamhet i olika delar av landet. Av 6 585 kontrollerade körkort befanns vid kontroll hos körkortsmyndighet att 24 av dessa var återkallade samt att duplett utfärdats i 9 fall trots att original uppvisats.

Ifrågavarande uppgifter är inte aktuella men ingenting tyder på att missbruket skulle ha minskat under senare år. Tendensen torde snarare vara den motsatta.

Överståthållarämbetet föreslog i sin ovan nämnda skrivelse att polisanmälan alltid skulle krävas i de fall körkortet uppgavs vara förlorat eller förstört.

Om en anmälningsskyldighet skall fylla något ändamål, måste den innebära att polisutredning skall göras i syfte att klarlägga huruvida anmälningen är riktig eller inte. Det kan emellertid knappast förväntas att en sådan utredning skall leda till klarläggande resultat annat än i rena undantagsfall. Det ligger i sakens natur att även den som faktiskt förlorat sitt körkort ofta kan lämna endast mycket vaga upplysningar om hur förlusten skett. Vanligen torde det inte heller vara möjligt att åberopa vittnen eller annan bevisning. Polisen blir alltså i stort sett hänvisad till körkortsinnehavarens egna uppgifter. Och den omständigheten att hans uppgifter är vaga och osäkra kan knappast ge tillräcklig grund för misstanke att anmälningen är oriktig.

Ytterligare bör framhållas att polisen, i varje fall i nuvarande personalsituation, med hänsyn till sina resurser knappast kan väntas göra effektiva utredningar i ärenden om anmälningar om förlust av körkort. Det kan antas att sådana utredningar får stå tillbaka för viktigare arbetsuppgifter. Om resultatet av polisutredning skulle avvaktas innan duplettkörkort utfärdas, kan det alltså befars att de som verkligen förlorat sitt körkort — och det torde vara majoriteten — skulle utsättas för olägenheter i form av dröjsmål med utfärdande av det nya körkortet.

Mot bakgrund av de begränsade möjligheterna att klarlägga hur det förhåller sig med förlusten eller förstöringen kan det knappast heller förväntas att skyldighet att göra polisanmälan skulle få någon avhållande effekt på dem som önskar skaffa sig duplettkörkort i illegalt syfte.

För den händelse körkortsinnehavaren påstår att körkortet är förlorat därför att han räknar med att det inom kort skall bli återkallat, skulle utredningen emellertid i stället kunna ta sikte på att klarlägga huruvida körkortsinnehavaren nyligen varit inblandad i någon händelse av beskaffenhet att ge honom anledning räkna med omprövning av körkortsinnehavet. Polisen kan via polisregistret sannolikt lätt ta reda på om någon sådan händelse inträffat, dvs. om misstanke föreligger att körkortsinnehavaren begått gärning som kan föranleda återkallelse av körkort. Om så är fallet skulle polisen kunna underrätta länsstyrelsen härom och länsstyrelsen skulle då kunna vänta med att utfärda duplettkörkortet till dess det visat sig huruvida fråga om omprövning av körkortsinnehavet uppkommer eller till dess denna fråga avgjorts. Detta skulle dock inte hindra att körkortsinnehavaren, om hans anmälan var osann, fortfarande hade sitt gamla körkort kvar. Han kan nämligen ha omöjliggjort dess omhändertagande genom att påstå att det förlorats. Man vinner alltså inte huvudsyftet, nämligen att förhindra att körkortsinnehavaren behåller sitt körkort trots att det återkallats. Dessutom skulle den föreslagna underrättelsen innebära att misstanke för brott mot viss person lämnades till länsstyrelsen och hos denna härigenom blev offentlig vilket inte synes tillfredsställande.

Mot bakgrund av dessa överväganden synes det inte tillrådligt att införa obligatorisk polisanmälan och polisutredning vid förlust eller förstöring av körkort. Det nuvarande missbruket av duplettkörkort kommer emellertid att nedbringas av andra skäl.

När det gäller de fall där körkortet är avsett att användas i bedrägligt syfte eller att förfalskas torde det nya körkortets utform-

ning med både fotografi och namnteckning samt förfalskningskyddet medföra att riskerna och svårigheterna blir så stora att sådana förfaranden knappast behöver befaras i fortsättningen. Det centrala registret medför också utökade kontrollmöjligheter och därmed större risker för upptäckt, om någon skaffar sig ett duplettkörkort när risk för omprövning av körkortsinnehav föreligger. Om körkortet skall periodiskt förnyas kan den minskade omloppstiden antas ytterligare nedbringa intresset för missbruk av duplettkörkort.

I sin tidigare nämnda skrivelse har överståthållarämbetet även föreslagit en skärpning av straffansvaret för lämnande av oriktig uppgift vid ansökan om duplettkörkort. Ämbetet har föreslagit att i stället för bötesstraff enligt 66 § 2 mom. första stycket VTF bestämmelsen om osann försäkran i 15 kap. 10 § första stycket brottsbalken skall tillämpas. I straffskalan för detta brott ingår även fängelse. Enligt andra stycket i förevarande bestämmelse är även vårdslös försäkran straffbelagd, om gärningen sker av grov oaktsamhet. För att nämnda bestämmelser skall bli tillämpliga krävs att försäkran om förlust av körkortet avges under edlig förpliktelse eller på heder och samvete eller under annan dylik försäkran.

En höjning av straffmaximum torde i och för sig ha begränsat värde. Ifrågavarande brott torde nämligen sällan ha den karaktären att det ensamt förskyller fängelse. Av större betydelse synes vara att straffansvar införs även för grov oaktsamhet. Härigenom öppnas en möjlighet att komma till rätta med åtminstone vissa av de fall där uppsåt inte kan bevisas. Emellertid bör betydelsen av straffets storlek inte överskattas, eftersom risken för upptäckt torde vara den starkast återhållande faktorn. Det synes också mera sällan vara möjligt att mot någons bestri-dande visa att han uppsåtligen eller av grov vårdslöshet lämnat oriktig uppgift, även om det upptäcks att han har kvar det som förlorat anmälda körkortet. Det är nämligen svårt att motbevisa ett påstående från hans sida att körkortet var förlorat vid tiden för ansökan om körkort men sedan återfunnits.

Svårigheterna att med straffbud motverka anskaffande av duplettkörkort i illegalt syfte torde alltså mera ligga i bevisnings-möjligheterna än i straffets storlek. Det synes därför inte finnas anledning att föreslå någon ändring av nuvarande straffbestäm-melser.

Framställning av duplettkörkort kan ske på olika sätt. En möjlighet är att ta en ny kopia av negativet till det tidigare körkortet, en annan att ta ett nytt fotografi av underlaget till detta. En tredje möjlighet slutligen är att tillverka ett helt nytt körkort med nytt fotografi och ny namnteckning.

De båda förstnämnda metoderna är de från administrativ synpunkt enklaste. Tar man en kopia av negativet möter dock vissa tekniska svårigheter att få med ordet duplett på det nya körkortet. Att framställa en kopia av underlaget för körkortet kräver att samtliga underlag arkiveras på sådant sätt att de snabbt kan tas fram. Kostnaderna för att hålla ett dylikt arkiv med tioårig lagringstid torde enligt uppgift från AB ID-kort preliminärt kunna beräknas till ca 40 öre per kort. Dessa metoder förutsätter att körkortet förnyas periodiskt eftersom det inte är lämpligt att utfärda kopior av äldre körkort. Körkort framställda enligt någon av dessa båda metoder kan vidare utfärdas endast för den tid som återstår av körkortets giltighetstid. Slutligen kan dessa metoder inte användas om någon ändring skall vidtas i körkortet, t. ex. vid namnbyte eller vid ändring av villkor.

Den tredje metoden — innebärande att på samma sätt som vid förnyelse nytt körkort med ny namnteckning och nytt fotografi alltid utfärdas — medför ökade kostnader och besvär för den enskilde som bl. a. måste skaffa nytt fotografi. Å andra sidan kan ett dylikt körkort utfärdas för en ny tioårsperiod, vilket är en fördel särskilt om endast kort tid återstår av det tidigare körkortets löptid. Att i enlighet härmed utfärda körkort för en ny tioårsperiod är dock inte lämpligt om förnyelsen skall förenas med någon form av förarkontroll. Man torde nämligen inte kunna kräva att en person i förtid skall underkasta sig ny

kontroll endast för att han måste byta körkort i samband med t. ex. namnändring eller förlust av körkortet. En sådan kontroll är inte motiverad av trafiksäkerhetsskäl och innebär en onödig belastning både för det allmänna och den enskilde. Om någon form av förarkontroll införs i samband med den periodiska förnyelsen måste man därför välja en metod som möjliggör att det nya körkortet utfärdas för den tid som återstår till dess ordinarie förnyelse skall ske.

Införs inte periodisk förarkontroll synes det däremot lämpligt att det nya körkortet utfärdas för tio år, oavsett hur lång tid som återstår till dess det tidigare körkortet skulle ha förnyats. Utfärdandet kommer på detta sätt att få formen av förnyelse. Vidare kommer antalet utfärdanden att på längre sikt bli det lägsta möjliga.

Av det sålunda förnyade körkortet synes inte behöva framgå att det är ett duplett-körkort. Angivandet på körkortet att det är duplettkörkort synes redan f. n. ha så ringa praktisk betydelse att det i varje fall om ett centralt körkortsregister införs förefaller onödigt. I de fall polisen kan behöva upplysning om att körkortet är ett duplettkörkort för att kontrollera att ingen har två eller flera körkort, d. v. s. då det äldre körkortet inte överlämnats, bör detta framgå av körkortsregistret.

3.14 Turistkörcort

Enligt 37 § VTF kan turistkörcort för bil eller motorcykel utfärdas för person som kommer till Sverige för tillfällig vistelse här i riket. Turistkörcort utfärdas av polismyndighet och gäller för ett år från utfärdandet. För att erhålla sådant körkort krävs att vederbörande med intyg av svensk konsul eller polismyndighet i land där han tidigare vistats eller av konsul som företräder detta land här i riket eller eljest på tillförlitligt sätt styrker att han äger rätt att föra bil eller motorcykel i det främmande landet. Anteckning om utfärdande av turistkörcort skall göras i pass eller motsvarande legitimationshandling för sökanden. Över utfär-

dade turistkörcort skall polismyndighet föra särskilt register. Turistkörcort skall liksom andra körkort medföras under färd. Bestämmelserna i 33—35 §§ VTF om återkallelse och omhändertagande av körkort samt om varning gäller i tillämpliga delar i fråga om turistkörcort. Beslut om återkallelse eller varning kan meddelas av envar länsstyrelse. Närmare bestämmelser som utformningen av turistkörcort, registrering m. m. ges i 77 och 78 §§ VTK.

Efter tillkomsten av kungörelsen (1962: 277) om godkännande av vissa utländska körkort torde turistkörcorten i det närmaste ha förlorat sin praktiska betydelse. Enligt kungörelsen godtar nämligen Sverige under vissa förutsättningar nationella körkort från samtliga länder, alltså även från de länder som inte är anslutna till 1949 års vägtrafikkonvention. Sverige går därmed ett steg längre än vad som krävs enligt konventionen. Även beträffande körkortets utformning intar Sverige en mera liberal inställning. Det enda krav i detta hänseende som ställs enligt 1962 års kungörelse (4 §) är att föraren skall vara försedd antingen med intyg om körkortets äkthet och giltighetstid eller med översättning av körkortet, om detta inte är utfärdat på vissa angivna språk¹.

Enligt uppgift från polismyndigheterna i Stockholm, Malmö och Göteborg utfärdas turistkörcort numera endast i några få fall per år. I hela landet torde uppskattningsvis endast något eller några tiotal kort utfärdas varje år. Det enda fall då turistkörcort numera torde äga någon tänkbar praktisk betydelse är när innehavare av utländskt körkort förlorat detta.

Det anförda talar enligt min mening för att turistkörcortet kan avskaffas. Någon internationell överenskommelse som utgör hinder härför föreligger inte.

Jag förordar således att bestämmelserna om turistkörcort i VTF och VTK utgår.

¹ Engelska, franska, holländska, italienska, spanska eller tyska.

3.15 Militära körkort

Körkort kan utfärdas på ansökan av militär myndighet, vilket bl. a. innebär att körkortet utfärdas utan avgift. Bestämmelserna beträffande dessa körkort avviker i viss utsträckning från reglerna i VTF. Detta medför bl. a. att de bestämmelser som föreslagits beträffande körkortets utformning inte i alla delar kan tillämpas beträffande dessa körkort. Enligt uppgift från trafiksäkerhetsverket erhåller ca 1 000 personer om året körkort genom militär försorg.

Enligt 15 § 1 mom. första stycket militära vägtrafikkungörelsen (1954: 636) må utan hinder av bestämmelserna i 29 § 3 mom. VTF, där så befinner sig, erfordras för utbildningens ändamålsenliga bedrivande och om vederbörande fyllt 16 år, körkort för bil utfärdas för militär och civilmilitär personal, som erhållit förarutbildning genom militär myndighets försorg, och för personal som erhållit förarutbildning genom frivillig försvarsorganisations försorg. När körkort för bil utfärdas för person, som inte fyllt 18 år, skall enligt 15 § 1 mom. andra stycket militära vägtrafikkungörelsen på körkortet antecknas, att kortet intill den dag då innehavaren uppnår nämnda ålder gäller för bil och tung motorcykel endast vid genomförande av militära operationer eller under övningar vid krigsmakten.

Någon anteckning på körkortet om nämnda begränsning i rätten att föra fordon kan inte lämpligen ske på det nya körkortet. En möjlighet att komma till rätta med detta spörsmål är att körkort, som efter militär förarutbildning tilldelas person vilken inte uppnått den ålder VTF föreskriver för körkortet, utfärdas i förenklad form på motsvarande sätt som föreslagits beträffande körkort för traktor. På körkortet kan då förslagsvis antecknas "Militärt körkort". Fotografi eller förfalskningsskydd kommer således inte att krävas. Detta torde också sakna betydelse med hänsyn till det begränsade användningsområdet och det ringa antalet körkort det här rör sig om. Periodisk förnyelse behövs ej heller, körkortet kan utfärdas av länsstyrelsen. Sådant körkort gäl-

ler i civilt bruk endast för lätt motorcykel.

När körkortsinnehavaren uppnår föreskriven ålder bör han äga ansöka om förnyelse av körkortet och då få ett körkort av den typ som han är berättigad till.

Körkort för motorcykel efter militär förarutbildning för personer som inte fyllt 18 år berörs inte av förslaget om körkortens utformning. Sådant körkort gäller visserligen enligt 15 § 2 mom. militära vägtrafikkungörelsen vid genomförande av militära operationer eller under övningar vid krigsmakten också för tung motorcykel även om innehavaren inte fyllt 18 år, men anteckning härom behöver inte ske på körkortet. Körkort efter militär förarutbildning för motorcykel kan således utformas på samma sätt som de vanliga körkortet. Detsamma gäller övriga typer av körkort efter militär förarutbildning, när sökanden uppnått den ålder som VTF föreskriver.

Behövs ytterligare generella undantag för rätt att köra under militära operationer eller övningar vid krigsmakten synes de kunna utfärdas utan att det berör körkortens utformning.

3.16 Förslag beträffande körkortet

Åtta olika klasser av körkort föreslås införda, sju för motorfordon och en för traktor. Körkortet för motorfordonen föreslås indelade i fyra olika klasser med hänsyn till fordonens art, varjämte skall förekomma dels en klass för personbil eller lätt lastbil i yrkesmässig personbefordran, dels en klass för sådant fordon med tillkopplat tyngre släpfordon och dels en klass för sådant fordon i yrkesmässig personbefordran och med tillkopplat tyngre släpfordon.

Körkortsklasserna för motorfordon skall anges på körkortet med en bokstav för varje fordonskategori som omfattas av innehavarens behörighet. Härvid betecknas i överensstämmelse med 1968 års vägtrafikkonvention motorcykel med A, personbil och lätt lastbil med B, tung lastbil med C samt buss med D. Tyngre släpfordon betecknas med E. Bokstav som inte är aktuell ersätts med en asterisk. Därutöver används beteck-

ningen "TAXI" för rätt för innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil att köra i yrkesmässig personbefordran. Detta innebär att klasserna kommer att utmärkas på körkortet enligt följande:

A****	motorcykel;
AB***	personbil och lätt lastbil, dock ej i yrkesmässig personbefordran och ej heller med tillkopplat släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kg eller — om fordonens sammanlagda totalvikt är högst 3 500 kg — 1 500 kg, samt motorcykel;
AB*** TAXI	personbil och lätt lastbil, även i yrkesmässig personbefordran men ej med tillkopplat tyngre släpfordon än som ingår i klass AB, samt motorcykel;
AB**E	personbil och lätt lastbil, även med tillkopplat släpfordon, oavsett dettas totalvikt, men ej i yrkesmässig personbefordran, samt motorcykel;
AB**E TAXI	personbil och lätt lastbil, även i yrkesmässig personbefordran eller med tillkopplat släpfordon, oavsett dettas totalvikt, samt motorcykel;
ABC*E	annat motorfordon än buss, även i yrkesmässig personbefordran eller med tillkopplat släpfordon, oavsett dettas vikt;
ABCDE	motorfordon av alla slag, även i yrkesmässig personbefordran eller med tillkopplat släpfordon, oavsett dettas vikt.

Bestämmelserna om trafik kort i YTF utgår och ersätts med de nya bestämmelserna om körkort. Vid utökning av behörigheten utfärdas nytt körkort.

För att körkortet skall kunna användas som en fullgod identitetshandling skall det — utan att innehavaren behöver undergå något prov — förnyas vart tionde år. För någon motorfordon som omfattas av körkortet utan att ha förnyat detta, är straffet penningböter, om han inte inom fjorton dagar visar att förnyelse skett.

Har körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan ändring att det inte lämpligen kan användas, eller ändras kör-

kortsinnehavarens namn, skall duplettkörkort inte längre utfärdas. I stället skall körkortet förnyas för tio år. Körkortet skall också förnyas vid meddelande av särskilda villkor efter körkortsutfärdandet eller vid borttagande eller ändring av sådana villkor, om det leder till ändring av texten på körkortet.

I fråga om prövningen av körkortsansökningar föreslås att länsstyrelserna skall besluta huruvida körkort skall utfärdas samt vid positivt beslut meddela trafiksäkerhetsverket detta. Trafiksäkerhetsverket skall sedan låta tillverka och utfärda körkort i enlighet med länsstyrelsens beslut. Periodisk förnyelse och förnyelse vid namnändring skall handläggas av trafiksäkerhetsverket utan länsstyrelsens medverkan.

Körkortets närmare utformning framgår av bild på s. 42. Det skall bestå av ett skärt kort i format A 7 (74 × 105 mm) och på numrerade rader, 1—3 och 5—8, enligt konventionens bestämmelser innehålla uppgift om:

1. körkortsinnehavarens efternamn,
2. hans förnamn,
3. hans födelsedag,
5. utfärdande myndighet, d. v. s. trafiksäkerhetsverket,
6. ort för utfärdandet,
7. tid för förnyelse,
8. körkortsklassen.

Vidare skall körkortet innehålla innehavarens namnteckning och fotografi, eventuellt särskilda villkor eller erinran om att sådana meddelats, trafiksäkerhetsverkets stämpel, innehållande dagen för utfärdandet, samt expeditionsavgiftens storlek. Körkortsnumret utgörs av innehavarens personnummer och anges på körkortet.

Körkortet skall förfalskningskyddas genom att det framställs i form av en fotografisk kopia. Denna skyddas ytterligare genom en speciell vattenstämpel och ett fluorescerande pigment samt tryck i sedelmönster på båda sidor i tre färger. Kortet lackas på framsidan och förses med plastfolie på baksidan.

Samtliga körkort för motorfordon berättigar till förande av traktor. Undantag gäller

dock för traktor som utgörs av ombyggd bil.

Körkort för traktor bibehålls. Det skall utfärdas på samma blankett som övriga körkort men vara vitt. Det skall inte förses med innehavarens fotografi och inte förfalskningsskyddas. Det utfärdas av länsstyrelsen och behöver inte förnyas vart tionde år. Det gäller inte för traktor som utgörs av ombyggd bil.

Turistkörkort avskaffas.

För vissa militära behov föreslås ett förenklat körkort som utfärdas av länsstyrelsen.

4.1 Direktiven

Som tidigare anförts uttalar departementschefen att utredningen bör ske med sikte på en lösning med ett centralt körkortsregister. Beträffande detaljerna i utredningen fortsätter han:

Det primära kravet på körkortsregistret är att det skall ge möjlighet att snabbt utröna om en person har körkort och, om så är fallet, i erforderlig utsträckning lämna uppgifter om registrerade förhållanden. Det är alltså i första hand polisiära intressen registret skall tillgodose. Registret måste emellertid självfallet tjäna även andra ändamål. Länsstyrelser, åklagare, domstolar, trafiksäkerhetsmyndigheter, militära myndigheter, läkare m. fl. är för sin verksamhet i högre eller lägre grad beroende av uppgifter ur registret. Även arbetsgivare, yrkesorganisationer och enskilda kan behöva uppgifter ur registret. Det kan också behöva användas för statistiska ändamål. Skilda behov av uppgifter ur registret måste vägas mot de åtgärder som krävs för att tillgodose behoven och kostnaderna därför. I anslutning till prövningen av vad registret sålunda bör ge upplysning om har utredningen att överväga bl. a. hur länge uppgifter bör kvarstå i registret. Denna fråga har ett visst samband med inom trafikmålskommittén pågående utredningsarbete om att även i vårt land införa ett s. k. point system.

Mot bakgrund av de syften registret skall tjäna har utredningen att bedöma hur registret bör vara organiserat och hur arbetsrutinerna bör utformas för att registret smidigt skall kunna förses med uppgifter och snabbt kunna ge önskade upplysningar. Tänkbara vägar för rapportutväxling mellan registret och uppgiftslämnande myndigheter bör kartläggas. Därvid bör beaktas att medverkande myndigheter belastas i minsta möjliga utsträckning utan att

kravet på aktualitet hos registret eftersätts. Vidare bör undersökas i vilken utsträckning uppgifter skall kunna fås direkt hos det centrala registret och i vilka hänseenden man måste vända sig till annan myndighet.

I körkortsregistren görs nu anteckningar om brott och förseelser som också registreras i polisens, kriminalvårdsstyrelsens och kontrollstyrelsens register. F. n. pågår arbete på samordnad databehandling inom rättsväsendet. Körkortsregistret bör på lämpligt sätt samordnas med rättsväsendets register.

I vilken omfattning ADB-teknik bör komma till användning bör klarläggas. Behovet av och möjligheterna till integration med andra register måste också, som jag nyss antytt, undersökas. Detta förutsätter nära kontakt med utredningar rörande de centralregistersystem som jag förut nämnt. Integration med andra register kan föranleda att uppgifter som enligt 73—75 §§ VTK nu skall tas in i registren ej längre behövs eller att nya uppgifter bör tillkomma.

I körkortsregister antecknas inte brott eller förseelser som begås av person som inte har körkort. Denna ordning är inte tillfredsställande. Jag behöver bara erinra om att t. ex. olovlig körning är av betydelse dels vid bedömning av om körkort skall utfärdas, dels för den straffrättsliga reaktionen mot den som tidigare gjort sig skyldig till sådan förseelse. Det är f. n. mer eller mindre en slump om kännedom kan erhållas om sådant förhållande. Utredningen bör undersöka möjligheterna att i registret införa uppgifter om olovlig körning och andra brott och förseelser av körkortslösa som, om de begåtts av någon som har körkort, föranleder anteckning i körkortsregister.

Departementschefen uttalar också att utredningen bör undersöka om det är lämpligt att avgiftsbelägga uppgifter ur registret.

4.2 Historik

Genom 1906 års förordning om automobiltrafik infördes krav på ett av besiktningsman utfärdat bevis för att få framföra bil och på särskilt tillstånd för att föra bil i yrkesmässig trafik. Förordningen innehöll inte några föreskrifter om registrering av bevisen eller tillstånden. Sådana föreskrifter infördes först genom 1916 års förordning om automobiltrafik, varigenom utfärdandet av bevisen flyttades till länsstyrelserna. I denna föreskrevs att länsstyrelsen skulle föra anteckning över utfärdade körkort i särskild liggare eller i kortregister. För varje körkort skulle antecknas körkortets nummer, dag för utlämnandet, innehavarens namn, födelseår, födelsedag, yrke och hemvist. Även beslut om återkallelse och om upphävande eller ändring av sådant beslut skulle antecknas i liggaren eller kortregistret och genom länsstyrelsens försorg kungöras för rikets polismyndigheter.

Motorfordonsförordningarna av 1923 och 1930 innebar inte några väsentliga ändringar beträffande registrering av körkort. I 1930 års förordning föreskrevs dock att länsstyrelse skulle föra anteckning över numret på utfärdade trafikort och dagen för dess utlämnande ävensom beslut om återkallelse i den liggare eller det kortregister som skulle föras över körkortet. Genom 1936 års motorfordonsförordning infördes skyldighet att i registret anteckna de förseelser som begåtts vid förande av motorfordon och varom anmälan inkommit till länsstyrelsen. Genom 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik bröts bestämmelserna om trafikort och registrering av dessa ut ur motorfordonsförordningen. Någon ändring i sak innebar detta emellertid inte.

4.3 Gällande ordning

Enligt 32 § 6 mom. VTF skall länsstyrelsen föra körkortsregister över utfärdade körkort. Närmare bestämmelser om körkortsregister finns i 72—75 §§ VTK.

Körkortsregister skall enligt 72 § VTK föras i form av kortregister eller liggare. Re-

gistret förs numera i form av kortregister hos samtliga länsstyrelser. Registerkortens utförande och format växlar mellan olika länsstyrelser. På en del länsstyrelser har registerkortet olika färg för skilda typer av körkort, medan på andra håll alla registerkort har samma färg. Några länsstyrelser för särskilda register för olika körkortstyper, medan andra sammanhåller alla typer i ett enda register. Registerkortet förvaras i kortlådor och är sorterade efter körkortsinnehavarens namn.

Hos de flesta länsstyrelser finns dessutom ett särskilt nummerregister. Detta, som inte är föreskrivet i författning, tjänar huvudsakligen som hjälp- eller sökregister och utgörs mestadels av en liggare med körkortsnumren i löpande följd samt uppgift om körkortsinnehavarens namn och dagen för körkortets utfärdande. På några håll förs detta register på så sätt att genomslagskopior av registerkortet insorteras i pärmar i nummerordning.

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. Så är fallet när den som tilldelats körkort förut innehar körkort av annat slag, utfärdat av annan länsstyrelse, liksom när efter återkallelse nytt körkort utfärdats av annan länsstyrelse än den som återkallat det tidigare körkortet.

Följande uppgifter skall enligt 74 § VTK antecknas på registerkortet:

a) inkommen uppgift om personnummer;

Personnummer antecknas på registerkortet från och med den 1 januari 1968. Under åren 1952—67 antecknades identitetsbezeichnung enligt folkbokföringsförordningen. Identitetsbezeichnung avviker från personnumret så till vida att sista siffran i personnumret, den s. k. kontrollsiffran, saknas. Identitetsbezeichnung eller folkbokföringsnummer saknas i huvudsak beträffande äldre körkort men kan ha införts i registret i samband med att annan anteckning skett på registerkortet.

b) utställande av duplettkörkort;

Duplettkörkort utställs, när

1) körkort förkommit eller förstörts (32 § 4 mom. första stycket VTF);

2) körkort undergått sådan förändring, att det inte lämpligen kan användas (32 § 4 mom. första stycket VTF);

3) körkortsinnehavaren ändrat namn (se c) nedan).

c) anmäld namnändring;

Enligt 32 § 5 mom. VTF skall körkortsinnehavare som ändrar namn inom tre veckor anmäla detta till länsstyrelsen vilken skall införa det nya namnet på körkortet eller utfärda duplettkörkort upptagande det nya namnet.

d) beslut om återkallelse av körkort även-
som beslut, varigenom återkallelse av körkort efter anförda besvär upphävts eller ändrats, samt beslut varigenom efter återkallelse föraren återfått sitt körkort eller nytt körkort utfärdats för honom;

Bestämmelserna om återkallelse finns i 33 § VTF. I 2 mom. anges de fall då länsstyrelsen skall återkalla körkortet. Enligt 3 mom. skall länsstyrelsen i vissa fall återkalla körkortet interimistiskt, d. v. s. tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet.

5 mom. innehåller regler om utfärdande av nytt körkort efter återkallelse och om återfående av återkallat körkort. Innehavaren kan återfå körkortet när återkallelsen grundats på omständighet som anges i 2 mom. 7. eller 8. (sjukdom, skada e. d. eller underlåtenhet att efterkomma föreläggande av länsstyrelsen att förete lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis eller att ställa sig till efterrättelse föreskrifter som meddelats i samband med sådant föreläggande) och ansökan görs inom ett år efter återkallelsen. I övriga fall måste ansökan göras om nytt körkort.

e) beslut om varning enligt 34 § eller omhändertagande av körkort enligt 35 § VTF;

Enligt 34 § VTF kan länsstyrelse i vissa fall meddela körkortsinnehavare varning i stället för att återkalla körkortet.

Har förare vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt skall polismyndighet eller åklagare skyndsamt besluta om omhändertagande av körkort. Detsamma gäller om förare vid färd med motorfordon eller trak-

tortåg misstänks för rattfylleri eller rattonykterhet och blodundersökning visar att föraren under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av minst 0,5 promille. Under vissa förutsättningar skall omhändertagande dock underlåtas om alkoholkoncentrationen inte uppgick till 0,8 promille. Beslut om omhändertagande skall snarast möjligt översändas till den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Beslutet gäller till dess länsstyrelsen förordnat hur med körkortet skall förfaras (35 § VTF).

f) delgivning av beslut som avses under d) och e);

Beslut om återkallelse skall enligt 33 § 4 mom. första stycket VTF delges den som avses med beslutet.

Beslut om varning eller omhändertagande skall enligt 34 § tredje stycket resp. 35 § tredje stycket VTF delges körkortsinnehavaren.

Enligt 76 § VTF är beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort inte gällande förrän den som avses med beslutet erhållit del av detta.

g) körkorts överlämnande jämlikt 32 § 3, 4 eller 5 mom., 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § VTF;

I 32 § 3 mom. föreskrivs för det fall att körkort tilldelas någon som förut innehar körkort av annat slag, att han efter anmaning skall återlämna det tidigare körkortet till den länsstyrelse som utfärdat det nya körkortet.

Enligt 32 § 4 mom. skall, om duplettkörkort utställts på grund av att körkort förkommit och det förlorade körkortet kommit till rätta, ettdera kortet ofördröjligen återställas till länsstyrelsen.

När duplettkörkort utfärdas efter namnändring skall enligt 32 § 5 mom. det tidigare utfärdade körkortet överlämnas till länsstyrelsen.

Har återkallelse skett, åligger det enligt 33 § 4 mom. andra stycket föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen.

När beslut meddelats om omhändertagande av körkort, skall körkortsinnehavaren enligt 35 § tredje stycket efter anmaning överlämna körkortet till den som meddelat beslutet.

h) förhållande som anmäls enligt 80 § VTK:

1) Har körkort tilldelats någon, som förut innehar av annan länsstyrelse utfärdat körkort av annat slag, skall enligt 1 mom. underrättelse översändas till denna länsstyrelse med angivande av det nya körkortets bokstavsbezeichnung och nummer samt dagen för dess utfärdande.

2) Har körkort återkallats och utfärdas där-
efter nytt körkort av annan länsstyrelse än den, som meddelat återkallelsen, skall enligt 1 mom.

sistnämnda länsstyrelse underrättas på samma sätt.

3) Enligt 2 mom. skall domstol eller, när beslut fattats av befattningshavare vid krigsmakten, denne sända avskrift av dom eller beslut med uppgift om körkortsnumret till den länsstyrelse som utfärdat körkortet, när körkorts innehavaren funnits skyldig till något av de brott som anges nedan under a—f. Motsvarande gäller i fråga om strafföreläggande för åklagare (10 § strafföreläggandekungörelsen /1970: 60/) och beträffande ordningsföreläggande för rikspolisstyrelsen (12 § ordningsbetskungörelsen /1968: 199/) samt när domstol meddelar dom eller beslut i mål vari lägre instans haft att sända avskrift.

a. Brott mot lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott vilket begåtts vid förande av motordrivet fordon (personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap och moped), d. v. s.

vårdslöshet i trafik,

grov vårdslöshet i trafik,

hinder i trafiken (brott mot 2 § trafikbrottslagen),

olovlig körning,

grov olovlig körning,

åsidosättande av föreskrift (d. v. s. särskilt villkor) som meddelats vid utfärdande av körkort,

tillåtande av olovlig körning,

rattfylleri,

rattonykterhet (brott mot 4 § 2 mom. trafikbrottslagen),

smitning (brott mot 5 § trafikbrottslagen).

b. Annat brott vid förande av motordrivet fordon, d. v. s. i huvudsak brott mot VTF, med undantag för stannande eller uppställning av fordon vid vägkorsning, framför vägmärke, på eller före övergångsställe för gående eller inom eller nära särskild filmarkering (49 § 2 mom. första stycket c—f), för parkering på vissa platser på väg (49 § 3 mom.) och för brott mot lokal föreskrift enligt 61 § 1 mom. första stycket b) om parkering eller annan uppställning eller stannande av fordon; hit hör dock även andra brott som begåtts vid förande av motordrivet fordon, t. ex. jakt från motorfordon.

c. Olovligt tillgrepp av motordrivet fordon.

d. Fylleri och motsvarande berusning av annat än alkoholhaltiga drycker (16 kap. 15 § och 21 kap. 15 § brottsbalken).

e. Övergivande av post och onykterhet i tjänsten (21 kap. 13 och 14 §§ brottsbalken) vid vars begående körkorts innehavaren varit berusad, så att det framgått av hans åtbörder eller tal.

f. Under förutsättning att annan påföljd än böter ådömts vissa brott mot brottsbalken även om de inte begåtts vid förande av motorfordon, nämligen

mord (3 kap. 1 §),

dråp (3 kap. 2 §),

misshandel (3 kap. 5 §),

grov misshandel (3 kap. 6 §),

vållande till annans död (3 kap. 7 §),

vållande till kroppsskada eller sjukdom (3 kap. 8 §),

framkallande av fara för annan (3 kap. 9 §),

försök eller förberedelse till mord, dråp eller

misshandel som ej är ringa, stämpling till

mord, dråp eller grov misshandel och under-

låtenhet att avslöja sådant brott (3 kap. 10 §),

brott mot frihet eller frid enligt 4 kap., d. v. s.

människorov,

olaga frihetsberövande,

försättande i nödläge,

olaga tvång,

olaga hot,

hemfridsbrott,

olaga intrång,

ofredande,

brytande av post- eller telehemlighet,

intrång i förvar,

försök, förberedelse eller stämpling till män-

niskorov, olaga frihetsberövande eller för-

sättande i nödläge, underlåtenhet att av-

slöja sådant brott samt försök eller förbe-

redelse till olaga tvång som är grovt,

våldtäkt eller våldförande (6 kap. 1 §),

frihetskränkande otukt (6 kap. 2 §),

försök till våldtäkt eller våldförande (6 kap.

10 §),

rån (8 kap. 5 §),

grovt rån (8 kap. 6 §),

försök, förberedelse eller stämpling till eller

underlåtenhet att avslöja rån eller grovt rån

(8 kap. 12 §),

allmänfarliga brott enligt 13 kap., d. v. s.

mordbrand,

grov mordbrand,

allmänfarlig ödeläggelse,

sabotage,

allmänfarlig vårdslöshet,

spridande av gift eller smitta,

förgöring,

vårdslöshet med gift eller smittämne,

underlåtenhet att avvärja allmänfara,

försök, förberedelse eller stämpling till eller

underlåtenhet att avslöja mordbrand, grov

mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabo-

tage, grovt sabotage, spridande av gift

eller smitta eller förgöring.

våld eller hot mot tjänsteman (17 kap. 1 §),

förgripelse mot tjänsteman (17 kap. 2 §),

våld, hot eller förgripelse mot den som är eller

varit kallad att biträda tjänsteman som avses

i 17 kap. 1 och 2 §§ (17 kap. 3 §),

våldsamt motstånd (17 kap. 4 §).

4) Enligt 2 mom. skall vidare allmän under-
rätt underrätta länsstyrelsen, om åtal nedläggs
eller den tilltalade frikänns i fall då interimis-

tisk återkallelse skett eller omhändertagande av körkortet beslutats.

5) 2 mom. föreskriver dessutom att den myndighet som har att förbereda talan mot förare skall underrätta länsstyrelsen, om förundersökning nedläggs eller beslut meddelas att åtal ej skall väckas i fall körkortet återkallats interimistiskt eller beslut om körkortets omhändertagande sänts till länsstyrelsen.

6) Enligt 3 mom. skall nykterhetsnämnd med angivande av körkortsnumret underrätta länsstyrelsen om nämnden

beslutat ställa körkortsinnehavare under övervakning enligt 15 § lagen om nykterhetsvård eller till annan länsstyrelse än den, som utfärdat körkortet, ingivit ansökan om att körkortsinnehavaren måtte intagas på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. När nykterhetsnämnd gör sådan framställning hos länsstyrelse, som utfärdat körkortet, skall körkortsnumret uppges i ansökningsen.

7) Finner nykterhetsnämnd i fall då underättelseskyldighet enligt 6) inte föreligger att rätten för viss person att inneha körkort bör omprövas till följd av dennes alkoholmissbruk, skall nämnden enligt 3 mom. andra stycket sända meddelande därom med uppgift om körkortets nummer till länsstyrelsen.

8) 4 mom. behandlar turistkörkort som enligt förslag i avsnitt 3.14 inte vidare skall finnas.

i) annan omständighet, vars anmärkande anses erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavare;

Hit hänförs bl. a.

1) Anmälan från länsläkare (förste stadsläkare) enligt medicinalstyrelsens cirkulär nr 31 den 26 april 1965 angående anmälan till länsläkare (förste stadsläkare) av vissa sjukdomstillstånd hos förare av motorfordon, luftfartyg m. m. Enligt cirkuläret bör, då läkare hos person som innehar eller kan antas inneha körkort upptäcker sjukdomar eller defekttillstånd av den art, att de uppenbarligen kan medföra synnerlig fara för trafiksäkerheten vid förande av motorfordon, anmälan härom ske till vederbörande länsläkare resp. förste stadsläkare. Enligt cirkuläret har läkaren själv att bedöma i vilka fall anmälan bör göras och bör därvid ge särskild akt på sjukdomstillstånd som medför risk för mer eller mindre hastigt påkommande förlust av medvetandet m. fl. motoriska rubbningar samt psykiska abnormtillstånd.

Anmälan bör göras skriftligen. Länsläkare resp. förste stadsläkare har sedan att hos vederbörande länsstyrelse göra anmälan om förhållandet på särskild blankett.

Till ledning vid bedömningen lämnas i cirkuläret exempel på avsedda sjukdomstillstånd.

2) Framställning från polismyndighet enligt

81 § VTK om denna finner anledning förekomma till återkallelse av körkort m. m.

3) Icke författningsreglerade uppgifter, t. ex. anmälan från enskild.

Dessa omständigheter antecknas endast om länsstyrelsen anser anteckningen behövlig för kontrollen.

j) trafikort med angivande av dess nummer och dag för utfärdandet;

k) innehav av svenskt luftfarts-certifikat eller certifikat som avses i 80 § luftfarts-kungörelsen eller av här i riket meddelat godkännande av utländskt luftfarts-certifikat.

Anmälan rörande certifikat görs av luftfartsstyrelsen. Enligt 160 § luftfarts-kungörelsen (1961:558) skall den länsstyrelse som utfärdat körkortet, om körkortsinnehavaren tillika innehar luftfarts-certifikat, meddela luftfartsstyrelsen om körkort för motorfordon återkallas eller om nykterhetsnämnd ställt körkortsinnehavaren under övervakning enligt lagen om nykterhetsvård eller till länsstyrelsen ingivit ansökan om intagning av honom på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare eller om eljest förekommer förhållande som enligt länsstyrelsens mening bör föranleda att luftfarts-certifikat återkallas.

Enligt 75 § VTK skall länsstyrelsen efter anteckning i registret ur detta avföra körkortsinnehavare, när denne av annan länsstyrelse tilldelats körkort av annat slag, samt förare som av annan länsstyrelse erhållit nytt körkort efter återkallelse. Körkortsinnehavare skall vidare efter anteckning avföras ur registret när tillförlitlig uppgift vunnits om att han avlidit eller när 90 år förflutit från hans födelse.

Enligt 33 § 8 mom. VTF skall beslut om återkallelse av körkort kungöras för polismyndigheterna liksom beslut varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats eller varigenom föraren återfått körkort eller nytt körkort utfärdats för honom. I 79 § VTK föreskrivs att detta skall ske genom att sådant beslut av länsstyrelsen delges rikspolisstyrelsen som har att skyndsamt kungöra detsamma för polismyndigheterna. Delgivningen till rikspolisstyrelsen sker på en särskild blankett.

I 27 § 4 mom. YTF föreskrivs att länsstyrelsen skall antingen föra särskild för-

teckning över utfärdade *trafikkort* eller göra anteckning om dem i körkortsregistret. Hos samtliga länsstyrelser görs anteckning om trafik korten på register korten i körkortsregistret.

Enligt 27 § 4 mom. YTF skall nummer på trafik kortet samt dagen för dess utfärdande antecknas i körkortsregistret (eller i förteckningen över trafik kort, om sådan förs). Enligt 5 mom. samma paragraf skall här även antecknas beslut varigenom trafik kort återkallats. Beslut om återkallelse skall enligt 44 § tredje stycket YTF delges den som avses med beslutet. Föreskrift om anteckning i registret av sådan delgivning saknas emellertid.

Registren har med tiden blivit alltmer omfattande. Antalet körkorts innehavare beräknas i början av år 1968 ha uppgått till omkring 3,2 milj. Register kortens antal torde emellertid vara avsevärt större. Av uppgifter som erhållits från länsstyrelserna framgår att det sammanlagda antalet register kort för bil, motorcykel och traktor uppgick till drygt 3,6 milj. vid samma tid. Antalet trafik kort vid nyssnämnda tidpunkt har beräknats till omkring 230 000 medan antalet registrerade innehav uppgår till ca 250 000.

Den främsta anledningen till att register korten överstiger antalet gällande körkort är att register kort för avlidna i allmänhet inte utsorteras. Register kort beträffande körkorts innehavare som fyllt 90 år tas enligt uppgift bort ur registret antingen vid fullständig genomgång av detta eller allt eftersom de påträffas i samband med annat registreringsarbete. Detta innebär att vissa länsstyrelser fortfarande kan ha kvar register kort beträffande personer som fyllt 90 år. Dubbla register kort torde vidare förekomma i viss omfattning, t. ex. därför att vissa länsstyrelser vid utfärdande av körkort för högre behörighet eller av nytt körkort efter återkallelse lagt upp ett nytt register kort men sparat det gamla och häftat det vid det nya register kortet.

4.4 *Nuvarande organisation och arbetsbelastning m. m.*

Handläggning och registrering av körkortsärenden sker inom planeringssektionen på länsstyrelsens landskansli. Chef för landskansliet är landssekreteraren och för planeringssektionen en förste länsassessor. Före dragningskyldighet och beslutandefunktion fördelas enligt arbetsordning som fastställs av länsstyrelsen med ledning av en normalarbetsordning. Denna fördelning kan dock vara mycket olika på skilda länsstyrelser beroende på arbetets omfattning och andra omständigheter. Utfärdande av körkort första gången är enmansärende och beslut fattas i allmänhet av tjänsteman i landskanslistkarriären — förste länsassistent, länsassistent, förste landskanslist eller landskanslist.

Vid ansökan om nytt körkort efter återkallelse eller vid begäran om förhandsbesked eller vid omprövning av körkorts innehav handläggs ärendet av både föredragande och beslutande, båda i allmänhet jurister. Som föredragande tjänstgör vanligen länsassessor, förste länsnotarie eller länsnotarie. Beslutande är i allmänhet sektionschefen eller länsassessor. I några län är landssekreteraren eller dennes ställföreträdare beslutande. Det förekommer även att beslut fattas av landshövdingen.

Arbetet i övrigt — diarieföring, beredning, utskrift, registrering och expediering — utförs i allmänhet av kanslistkrivare och kontorsbiträden; dock att beredning i återkallelseärenden i stor utsträckning utförs av mer kvalificerad personal.

Med hänsyn till att en stor del av personalen, särskilt de mera kvalificerade tjänstemännen, använder endast en del av sin arbetstid åt körkortsärenden är det svårt att exakt beräkna hur stor personal som är sysselsatt med körkortsärenden. På grundval av de svar som erhållits på en hos samtliga länsstyrelser den 12 september 1968 gjord förfrågan kan emellertid den arbetsstyrka som under år 1968 beräknades sysselsatt med körkortsärenden uppskattas motsvara 164 heltidsanställda tjänstemän, varav

81 handlade ärenden angående utfärdande av körkort och trafik kort, 73 ärenden angående omprövning av körkorts innehav samt 10 övriga ärenden såsom utfärdande av registerutdrag o. d. I angivna tal ingår inte kassapersonal från landskontoret, inte heller andel i administration eller vaktmästare, städning e. d. I avrundade tal beräknas beträffande utfärdande av körkort 5 personer sysselsatta med diarieföring, 17 med beredning, 3 med föredragning, 8 med beslut, 19 med utskrift, 10 med registreringsuppgifter, 6 med expediering och 13 med övriga uppgifter såsom besvarande av telefonförfrågningar m. m. I fråga om ärenden angående omprövning av körkorts innehav beräknas en arbetsstyrka motsvarande 9 heltidsanställda personer sysselsatta med diarieföring, 17 med beredning, 6 med föredragning, 4 med beslut, 14 med utskrift, 3 med expediering, 13 med registreringsuppgifter och 7 med övriga uppgifter. Beträffande övriga ärenden beräknas 4 personer sysselsatta med utfärdande av registerutdrag och 6 med besvarande av telefonförfrågningar, huvudsakligen avseende uppgifter ur registret.

Det sammanlagda antalet under år 1968 diarieförda kör- och trafik kortsärenden utgjorde enligt uppgifter som länsstyrelserna lämnat till civildepartementet 56 026. I detta antal ingår enligt gällande diarieplan ärenden angående omprövning av körkorts innehav, ansökningar som fordrar särskild utredning såsom ansökan om förhandsbesked, återfående av körkort eller erhållande av nytt körkort efter återkallelse samt vissa andra ärenden, särskilt besvär ärenden.

Enligt uppgift från länsstyrelserna meddelas under första halvåret 1968 3 296 förhandsbesked vilket bör motsvara 6 000—7 000 under hela året. Från länsstyrelserna har vidare inhämtats att under tvåmånadersperioden oktober—november 1968 inkom 1 158 beslut om omhändertagande av körkort, närmare 37 000 uppgifter angående belastningar, varav 7 181 domar, 7 684 strafförelägganden, 21 352 ordningsförelägganden samt 511 uppgifter från nykterhetsnämnd, polismyndighet och länsläkare m. fl.

Av domarna diariefördes, d. v. s. upptogs till saklig prövning, 2 832, av strafföreläggandena 1 819 och av ordningsföreläggandena 1 226. Så gott som samtliga uppgifter från nykterhetsnämnd etc. torde ha diarieförts.

Under förutsättning att ifrågavarande uppgifter kan anses representativa för hela året innebär detta att till länsstyrelserna under år 1968 inkom över 220 000 uppgifter angående belastningar samt att drygt 38 000 av dessa föranledde närmare undersökning och utredning. Under år 1968 återkallades 9 102 körkort. Varning meddelades under samma år i 7 869 fall¹. Detta innebär att närmare hälften av de upptagna ärendena föranledde åtgärd.

Under ovan angivna tvåmånadersperiod utfärdades sammanlagt närmare 8 700 registerutdrag av länsstyrelserna. Huvuddelen av dessa, över 6 000, beställdes av åklagarmyndighet medan domstolar och polismyndighet rekvirerade endast omkring 700 vardera. Antalet telefonförfrågningar beträffande registrerade förhållanden utgjorde under samma tid närmare 23 000, varav över 16 000 från polisen. Man torde således kunna räkna 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.

4.5 Förhållanden i några andra länder

Följande framställning bygger på uppgifter som under hösten 1968 inhämtats från Danmark, Finland, Norge, Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Polen, Schweiz, Storbritannien, Tjeckoslovakien, Förbundsrepubliken Tyskland, Österrike, Förenta Staterna, Japan och Kanada.

I alla de länder som tillfrågats förekom-

¹ Enligt Motormännens Helykterhetsförbunds statistik, som bygger på uppgifter från länsstyrelserna.

mer någon form av körkortsregistrering. Central registrering av samtliga körkort sker endast i Frankrike och Japan. I Förenta Staterna och Kanada finns dock ett centralt register i varje delstat eller provins. I Danmark, Finland, Italien och Storbritannien föreligger förslag om införande av centralt körkortsregister.

Flera länder, såsom Belgien, Danmark, Schweiz, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike, har ett centralt register över trafikförseelser, återkallelser av körkort e.d. I Förenta Staterna finns ett liknande register för hela landet, the National Driver Register.

I flera länder används ADB-teknik för registerföringen. Så är fallet i t. ex. Belgien, Japan, Norge, Kanada och många delstater i Förenta Staterna. I ett antal andra länder överväger man att övergå till ADB-teknik. Detta är förhållandet i Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Nederländerna, Storbritannien, Tjeckoslovakien, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike.

Samordning mellan ett centralt körkortsregister och andra centrala register såsom befolkningsregister eller bilregister förekommer endast i vissa delstater i Förenta Staterna, där bilregister och körkortsregister och någonstades även beskattningsregister placerats på samma datamaskin.

I det följande lämnas en redogörelse för körkortsregistreringen i några av de länder som tillfrågats.

4.5.1 Finland

Körkort utfärdas av polismyndighet som även för körkortsregister. I körkortsregistret antecknas bl. a. trafikbrott och trafikförseelser. Central registrering eller samordning med andra register förekommer inte. Införande av centralt körkortsregister på ADB-basis övervägs f. n.

4.5.2 Danmark

I landet finns 86 registreringsdistrikt, vilka till stor del sammanfaller med polisdistrikten. I varje distrikt finns ett körkorts kontor, som är underställt polismästaren men i praktiken arbetar mycket självständigt. Vid

detta handläggs körkortsärenden och ärenden angående registrering av motorfordon. Körkort utfärdas enligt huvudregeln av körkortskontoret i det distrikt där sökanden har sin hemvist. Före utfärdandet sker en kontroll med riksregistraturen i Köpenhamn. I detta register antecknas varje återkallelse av körkort genom dom eller administrativt beslut, varje avslag på ansökan om körkort samt vissa andra uppgifter av betydelse för bedömning av en persons lämplighet som förare. En genomslagskopia av körkortet används som registerkort och förvaras i kortkartotek hos körkortskontoret.

Man överväger att införa ett centralt register på ADB-basis över samtliga körkort i landet. Det centrala registret skall ersätta de lokala registren. Körkortet skall dock alltså utfärdas och utskrivas av körkorts-kontoren.

4.5.3 Norge

Körkort utfärdas och registreras enligt huvudregeln hos polismyndigheten i sökandens hemort. I landet finns 51 polisdistrikt. Det har emellertid även upprättats ett centralt register över återkallade körkort. Registret som är baserat på ADB förs vid Vegdirektoratet som sorterar under Samferdseldepartementet. Uppgift om indragning av körkort tillställs Vegdirektoratet av polismästaren i det distrikt där körkortet utfärdats. Före utfärdande av körkort kontrollerar polismyndigheten bl. a. med registret över återkallade körkort om något hinder mot utfärdande av körkort föreligger.

4.5.4 Förbundsrepubliken Tyskland

Landet är indelat i omkring 600 registreringsdistrikt. Den lokala registreringsmyndigheten ingår organisatoriskt i kommunalförvaltningen. Körkortet utfärdas av och registreras hos dessa myndigheter. Ett för förbundsrepubliken centralt register förs över avslag på ansökan om körkort, återkallelser av körkort, körförbud och domar i trafikmål. Från och med år 1969 införs även trafikförseelser i detta register. Det centrala registret förs ännu manuellt men en övergång till ADB är planerad i sam-

band med att personnummer införs. Registreringsmyndigheterna lämnar uppgifter till det centrala registret på särskilda blanketter. Före utfärdande av körkort inhämtar även registreringsmyndigheten uppgift om sökanden från det centrala registret. Detta meddelar även registreringsmyndigheten när en person dömts för minst tre trafikförseelser.

4.5.5 Frankrike

Utfärdande och registrering av körkort sker regionalt hos prefekturerna i vart och ett av de 95 departementen. Det förekommer emellertid även ett centralt körkortsregister. Detta omfattar huvudsakligen endast datum för utfärdande, körkortets nummer och typ av körkort. Man överväger att inrätta ett ADB-baserat centralt register i vilket skall ingå uppgifter om belastningar av olika slag.

4.5.6 Storbritannien

Körkort utfärdas och registreras av 183 lokala myndigheter (County Councils och County Borough Councils). Något centralt register finns f. n. inte.

Nyligen har emellertid förslag framlagts om ett centralt ADB-baserat register över samtliga körkortsinnehavare. Det centrala registret föreslås omfatta bl. a. alla trafikförseelser. Uppgifterna kommer att sparas i tre år utom beträffande rattfylleri och rattonykterhet, i vilka fall lagringstiden blir tio år. I övrigt kommer registret att innehålla en rad detaljerade uppgifter av betydelse i körkortshänseende.

4.5.7 Förenta Staterna

Som tidigare nämnts förekommer någon form av central registrering av körkort i alla amerikanska delstater. Olika system tillämpas i skilda delstater.

Körkortsärenden handläggs som regel vid lokala registreringskontor. I de flesta delstaterna finns det centrala registret hos den centrala polismyndigheten, "the State Highway Patrol" eller motorfordonsdepartementet. Kommunikationen mellan det centrala registret och den lokala polismyndigheten, körkortsmyndigheten m. fl. upprätthålls

med telefon, radio och/eller teleprinter. I några stater har hos de lokala myndigheterna installerats bildskärmar, vilka möjliggör omedelbar avläsning av data från det centrala registret. Samordning mellan bil- och körkortsregister förekommer i viss utsträckning. Polisen har i sådana fall möjlighet att vid kontroller omedelbart erhålla samtliga uppgifter om såväl föraren som fordonet.

I de delstater som tillämpar ADB-teknik förekommer i regel s. k. point system eller pricksystem. Systemet innebär att varje belastning i form av domar o. d. som registreras i datamaskinen renderar föraren ett visst antal prickar. När föraren belastats med ett givet prickantal underrättas körkortsmyndigheten automatiskt. Myndigheten har sedan att pröva frågan om någon åtgärd skall vidtas med körkortet. Systemet är i varje fall i någon stat kombinerat med att varning automatiskt meddelas efter visst antal uppnådda prickar.

För att förhindra att en person, som t. ex. fått sitt körkort återkallat i en delstat, utan vidare erhåller nytt körkort i en annan delstat inrättades år 1961 ett centralt register för hela landet, the National Driver Register. Detta register som är baserat på ADB erhåller fortlöpande uppgifter från samtliga delstater om avslag på ansökningar om körkort och andra beslut rörande körkorts giltighet. Vid utfärdande av nya körkort kontrolleras genom förfrågan till det centrala registret om sökanden tidigare fått avslag på ansökan om körkort i annan delstat eller fått körkortet återkallat. Uppgifter till och från det centrala registret utväxlas i regel på hålkort eller magnetband.

4.5.8 Kanada

Utfärdande och återkallelse av körkort är en provinsiell angelägenhet. Var och en av provinserna har därför sitt centrala register. Något centralt register för hela landet finns inte.

Registren i samtliga provinser är baserade på ADB. Systemen är emellertid något olika utformade i skilda provinser. Det vanligaste tillvägagångssättet vid utfärdan-

de av körkort synes vara att sökanden ansöker om körkort hos en lokal registreringsmyndighet. Denna överför erforderliga uppgifter via hålkort eller annorledes till det centrala registret. I detta sker en automatisk kontroll av att hinder mot utfärdande av körkort inte föreligger. Körkortet skrivs sedan ut datamaskinellt och sänds till sökanden.

4.5.9 Japan

I Japan finns sedan år 1966 ett centralt register över samtliga körkort i landet. Sedan oktober 1968 registreras även alla trafikförseelser i detta register. ADB-teknik tillämpas vid registreringen.

Utfärdande och registrering av körkort handhas av regional myndighet i det distrikt där vederbörande är bosatt. Vid utfärdande av körkort meddelas data via teleprinter till det centrala registret. Detta innehåller förutom alla data som behövs om körkortet även uppgift om trafikförseelser och trafikolyckor. Point system kommer att införas under år 1969. Någon samordning med andra register förekommer inte.

4.6 Enkät rörande behovet av uppgifter ur körkortsregistret

Körkortsregistret är i första hand en förteckning över utfärdade körkort. För att kunna bedöma vilka uppgifter som därutöver kan behövas i registret har en enkät gjorts hos tänkbara avnämare av sådana uppgifter¹. Svaren på de båda enkätfrågor som tog sikte på registrets innehåll kan sammanfattas enligt följande.

De båda frågorna löd:

1. Vilka uppgifter önskar Ni tillgång till ur ett centralt körkortsregister?

2. För vilket ändamål önskar Ni dessa uppgifter?

Rikspolisstyrelsen

1. a) Fullständigt namn — för kvinna även hennes namn som ogift — samt nationalitetsbeteckning för utlänning

b) Personnummer

c) Kyrkobokföringsadress

d) Körkortsnummer

e) Slag av körkort — mc, bil etc.

f) Datum för körkortets utfärdande

g) Särskilda villkor som kan ha meddelats vid utfärdandet

h) Om duplettkörkort utfärdats och datum därför

i) Om tidigare körkortet inte återställts

j) Datum för anmälan om förlust av körkort

k) Om förlorat körkort kommit till rätta

l) Datum för beslut om omhändertagande, varning och återkallelse samt datum för delgivning av sådant beslut

m) Sjukdom eller lyte som kan göra vederbörande olämplig som körkortsinnehavare

n) Sprit- och narkotikamissbruk

o) Dom eller beslut i övrigt som skall antecknas i körkortsregistret

2. Polisen har behov av uppgifter ur ett centralt körkortsregister *dels* för den yttre tjänsten, främst trafikövervakning, *dels* i den utredande verksamheten, främst vid trafikolyckor, rattfyllerier och annan spaningsverksamhet, *dels* vid handläggning av polismyndighetsärenden, bl. a. utfärdande av lämplighetsintyg och andra intyg och tillstånd. Vid trafikkontroll eller annan trafikövervakning skall kunna kontrolleras om förare, som inte kan förete körkort, innehar sådant. Detsamma gäller vid misstanke att körkortet är förfalskat eller återkallat men inte återlämnat. F. n. har polisen stora svårigheter att vid trafikkontroller kontrollera körkortets giltighet på annat sätt än genom att undersöka om det förekommer i förteckningen över återkallade körkort.

Riksåklagaren

1. Uppgifter om aktuella beslut av körkortsmyndighet. Uppgifter angående belast-

¹ Uppgifter har inte inhämtats från länsstyrelserna. Anledningen härtill är främst att länsstyrelserna förutsätts få omedelbar tillgång till i stort sett samma information som i dag finns i körkortsregistren samt att frågan om omprövning av körkortsinnehav, bl. a. vilket underlag som behövs i sådana ärenden, är föremål för utredning av trafikmålskommittén. Visst samråd har dock äg rum med länsstyrelserna i annan ordning.

ningar torde i framtiden kunna erhållas från rättsväsendets informationssystem.

2. Utdrag rekvideras regelmässigt inte om strafföreläggande utfärdas. Om målet går till domstol rekvideras däremot i allmänhet utdrag. Enligt överenskommelse mellan åklagarmyndigheten i Stockholm och rådhusrätten rekvideras utdrag för de fem senaste åren. Riksåklagaren ifrågasätter om utdrag är erforderligt i alla fall.

Föreningen Sveriges häradshövdingar och stadsdomare

1. Datum för utfärdande, körkortsnummer, belastningar och eventuella indragningar.

2. För bedömning av påföljdsfrågan bl. a. i mål rörande förseelser mot VTF, trafikbrottslagen och trafikförsäkringslagen samt för domstolarna åliggande underrättelseskylighet enligt VTK.

Statens trafiksäkerhetsverk

1. Samtliga belastningar samt beslut om varning och återkallelse beträffande körkortsinnehavare som är godkänd som föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola. Verket önskar fortlöpande information om uppgifter som införs i registret beträffande sådan personal.

2. Verket har övertagit de uppgifter i fråga om godkännande av trafikskolepersonal som tidigare åvilade länsstyrelserna.

Statens trafiksäkerhetsråd

1. Namn, folkbokföringsnummer, körkortsnummer, tidpunkt för körkortets utfärdande, civilstånd, yrke, aktuell adress, olycksbelastning, straff eller påföljd.

2. Kan komma till användning vid enkät- och andra undersökningar av den mänskliga faktorn i trafiken. Civilstånd och yrke är av intresse vid uppdelning på förarkategorier.

Socialstyrelsen

1. Frekvensen av trafikolyckor beträffande personer som varit föremål för utredning i styrelsen.

2. Uppföljning av hur de personer som

erhållit körkort först efter socialstyrelsens prövning klarat sig i trafiken..

Statistiska centralbyrån

1. Personnummer, körkortstyp, datum för utfärdande, uppgift om hur körkortet förvärvats, t. ex. i militärtjänst, särskilda villkor, trafikförseelser med angivande av art, datum och åtgärder, samt återkallelse av körkort med angivande av datum, orsak m. m.

2. Statistiska bearbetningar för t. ex. trafiksäkerhetsfrågor, samhällsplanering, marknadsplanering etc.

Luftfartsverket

Inga uppgifter behöver infordras. Verket synes dock förutsätta att länsstyrelserna allfort skall underrätta verket vid återkallelse av körkort enligt 160 § luftfartskungörelsen. Domstolarna påstås nämligen inte alltid iakttaga sin underrättelseskylighet enligt 159 § luftfartskungörelsen.

Värnpliktsverket

1. Vilka manliga personer i åldern 18—47 år som har körkort samt uppgift om återkallelse för denna kategori.

2. För att rätt kunna utnyttja personalen. Verket uppger sig svara för delgivning till andra organ inom krigsmakten.

Generaltullstyrelsen

1. Uppgifter om körkortsinnehavarens namn, hemort och personnummer, körkortets nummer och utfärdandedag, särskilda villkor, namnändringar, återkallelser och belastningar.

2. För tullverkets brottsbekämpande verksamhet samt för legitimationskontroll.

Televerket

1. Trafikförseelser av allvarlig art.

2. Vid rekrytering av bilförare.

Statens järnvägar

1. Körkortsnummer samt grunderna för återkallelsebeslut och varningar.

2. För prövning av lämplighet för tjänst-

göring i säkerhetstjänsten samt för eventuell kontroll vid nyanställning.

Transportnämnden

1. Samtliga de belastningar som f. n. finns i körkortsregistren.

2. För att kunna företa den prövning som fordras enligt 3 § kungörelsen (1951: 491) angående vissa transporter till eller från utlandet med motorfordon m. m.

Arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar

1. Namn, personnummer m. m. Beskrivning av fotots utseende.

2. Legitimationskontroll vid utbetalning o. d. från post och banker samt vid betalning med check.

Försäkringsbolaget Ansvar

1. Uppgift om helykterhet (framgår av läkarintyget), personnummer, namn, adress, civilstånd och om möjligt telefonnummer.

2. För att kunna nå en selekterad marknad.

Motorbranschens Riksförbund

1. Personnummer, namn och eventuellt körkortsålder.

2. För kontroll av körkortsinnehav hos personal och vissa spekulanter samt möjligen för direktreklam.

Motororganisationernas Samarbetsdelegation

1. Allvarligare trafikförseelser.

2. För utdelande av trafiksäkerhetsbelöningar för "hänsynsfull och omdömesgill körning". Detta bedöms som ett ej oväsentligt bidrag att höja trafiksäkerheten.

AB Storstockholms Lokaltrafik

1. 74 § a)—j) VTK.

2. Vid kontroll i samband med nyanställning o. d. samt för att få kännedom om befattningshavare efter anställningens början förlorar sitt körkort.

Svenska Arbetsgivareföreningen

1. Uppgifter som belyser förarens lämplighet såsom brott mot VTF, YTF m. m.

2. a) I samband med intagning till yrkesutbildning hinner lämplighetsintyg för trafik kort ofta inte anskaffas i tid till intagningsprövningen.

b) Vid anställning av förarpersonal.

Sveriges Biluthyres Riksförbund

1. Körkortsnummer, födelsedatum, utfärdadatedatum, fullständigt namn och aktuell adress.

2. Kontroll om kunden glömt eller tappat sitt körkort.

Sveriges Läkarförbund

1. Rattonykterhet, vårdslöshet i trafik och grövre trafikbrott.

2. Vid sådan medicinsk prövning av lämpligheten att inneha körkort, speciellt vid psykiska sjukdomar, som företas av länsläkare eller psykiatrisk expertis.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation

1. I stort sett samma uppgifter som polisen behöver för yttrande över ansökningar om tillstånd till yrkesmässig trafik.

2. För erhållande av taxiförlicens, lämplighetskontroll vid nyanställning samt för utmärkelse för skade- och prickfri körning.

Sveriges Trafikskolors Riksförbund

1. Namn, olycksbelastning, trafikförseelser, återkallelse av körkort, orsak till återkallelsen m. m.

2. För att kunna följa upp resultatet av olika utbildningsmetoder vid utbildning av personer som fått körkortet återkallat samt vid antagande av aspiranter för utbildning till trafikpedagoger.

Skadeförsäkringsbolagens Service Aktiebolag

1. Uppgifter som möjliggör kontroll av körkortsinnehav och eventuella särskilda föreskrifter.

2. För att vid skadereglering kunna kontrollera om föraren innehade körkort vid olyckstillfället. Uppgifterna skulle också kunna användas vid riskgranskningsarbete.

4.7 Rättsväsendets informationssystem (RI)

Ett stort antal av de belastningsuppgifter som f. n. registreras i körkortsregistren finns också upptagna i andra register, framför allt allmänna kriminalregistret, polisregister och det hos kontrollstyrelsen förda särskilda straffregistret rörande fylleri och vissa andra brott.¹

Vissa trafikbrott, såsom grov vårdslöshet i trafik, grov olovlig körning och rattfylleri, föranleder ofta frihetsstraff eller annan påföljd som medför att anteckning skall ske i det allmänna kriminalregistret. De brottsbalksbrott som enligt 80 § 2 mom. VTK skall antecknas i körkortsregistret om körkortsinnehavare döms till annan påföljd än böter för dem 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 polisregister (rikspolisstyrelsens personregister) antecknas t. ex. alla som ådömts påföljd eller genom godkänt straffföreläggande bötfällts för brott mot brottsbalken, grov vårdslöshet i trafik, olovlig körning, rattfylleri, rattnykterhet 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. Detta innebär att endast en del, om än kvantitativt den större delen, av de trafikförseelser som skall antecknas i körkortsregister saknas i polisregistret. Huvudsakligen torde detta gälla trafikförseelser som inte föranleder högre straff än 25 dagsböter.

Kontrollstyrelsens särskilda straffregister innehåller bl. a. uppgifter om domar för fylleri och om beslut att ställa någon under övervakning enligt lagen om nykterhetsvård eller om tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Fylleridomar och övervakningsbeslut antecknas också i körkortsregister. I fråga om fylleri och övervakning föreligger alltså fullständig överensstämmelse mellan kontrollstyrelsens register och körkortsregister. En olikhet

mellan de båda registren föreligger dock såtillvida att kontrollstyrelsens register innehåller fylleristraff endast i fall då berusningen skett med alkoholhaltiga drycker, medan anteckning i körkortsregister skall göras oavsett vilket berusningsmedel som använts. Om länsstyrelse som utfärdat körkort för viss person beslutar om tvångsintagning av denne på allmän vårdanstalt torde detta vanligen antecknas i körkortsregistret, ehuru uttrycklig föreskrift därom saknas, varför i praktiken de båda registren torde stämma överens i detta hänseende. I kontrollstyrelsens register saknas däremot de anteckningar som skall göras i körkortsregistret när nykterhetsnämnd gjort ansökan om att körkortsinnehavaren skall intas på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare.

Fylleristrafutfredningen har i sitt betänkande "Bot eller böter" (SOU 1968: 55) föreslagit att straffet för fylleri skall avskaffas. I stället skall den som anträffas så berusad att han bedöms vara i behov av omedelbar vård omhändertas och föras till särskild klinik eller, om så ej kan ske, till lokal för förvaring av berusade. Sådant omhändertagande föreslås ske vare sig alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel använts. Förslaget innebär inte att fylleri eller förseelse mot andra stycket i 16 kap. 15 § resp. 21 kap. 15 § brottsbalken — som avser det förhållande att ruset orsakats av annat än alkoholhaltiga drycker — undandras körkortsmyndigheternas prövning. Fylleristrafutfredningen förordar att de rättsverkningar som nu knyts till straff för sådan förseelse i fortsättningen i stället hänförs till omhändertagande för berusning. För att länsstyrelserna skall få kännedom om sådant omhändertagande föreslås att vederbörande polisbefäl så snart som möjligt efter det att någon, som veterligen innehar körkort, blivit omhändertagen skall anmäla detta till länsstyrelsen. Fylleristrafutfredningen förordar vidare att omhändertagande skall anmälas till kontrollstyrelsens särskilda

¹ Se lagen (1963:197) om allmänt kriminalregister, lagen (1965:94) om polisregister samt kungörelsen (1955:513) om särskilt straffregister rörande fylleri och vissa andra brott.

straffregister. Förslaget innebär att beslut om omhändertagande skall ersätta fylleri-dom när det gäller körkortet. Om förslaget antas, kan alltså vad som nyss sagts om fylleriförseelser i stället tillämpas på omhändertaganden för berusning.

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 enligt vad nyss framhållits nu finns både i körkortsregistret och de andra registren.

System för brottmålsprocessen är f. n. under uppbyggnad inom RI. Flera rutiner är redan i bruk, bl. a. en ordningsbotsrutin som avser en stor mängd förhållanden vilka föranleder anteckning i körkortsregistren. Beträffande utvecklingen av andra rutiner som berör dessa register kan följande nämnas.

En ADB-rutin för strafföreläggande togs i bruk på försök i oktober 1969. Den omfattar hela landet fr. o. m. den 1 april 1970¹. Ett försök med databehandling av domar i brottmål påbörjades den 1 juni 1969 vid ett antal underrätter². ADB-rutiner för domar i brottmål beräknas vara i bruk i hela landet någon gång under år 1970. Systemen för ordningsföreläggande, strafföreläggande och domar i brottmål integreras samma år. Under detta år beräknas kriminalregistret och rikspolisstyrelsens personregister kunna samordnas i tekniskt avseende. Utdrag ur

dessa register skall framställas maskinellt när den tekniska samordningen avslutats. I slutet av år 1970 beräknas systemen för ordningsföreläggande, strafföreläggande och domar i brottmål göra 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, vilket som framgått påverkar sättet för uppgiftslämnande till körkortsregistret. Avsikten är nämligen att uppgift skall behöva lämnas endast till RI, som på maskinell väg därefter framställer alla de besked som skall lämnas till olika instanser och sänder dem dit. Även uppgift till körkortsregistret skall följaktligen komma via RI beträffande domar, strafförelägganden och ordningsförelägganden.

4.8 Kritik mot de nuvarande körkortsregistren och tidigare förslag

1945 års trafiksäkerhetskommitté (SOU 1948: 20) fastslog som en väsentlig brist i det rådande systemet att polismyndighet eller nykterhetsvårdande myndigheter knappast hade möjligheter att mot en persons bestridande få reda på om han hade körkort. Olägenheterna härav skulle bortfalla om körkortsgivningen centraliserades. Polis- och andra myndigheter skulle då omedelbart från den centrala körkortsmyndigheten kunna få önskade besked. Kommittén föreslog inrättande av en central myndighet, benämnd trafiksäkerhetsstyrelsen, för utfärdande och återkallelse av körkort. Denna myndighet skulle även föra ett centralt kör-

¹ Kungörelsen (1969: 506) om försöksverksamhet beträffande automatisk databehandling av strafföreläggande.

² Lagen (1969: 101) om ändring i rättegångsbalken samt kungörelsen (1969: 102) om ikraftträdande av denna.

kortsregister. Bland övriga fördelar med ett centralt register nämndes att man fick större möjlighet till fortlöpande forskning rörande olika gruppers relativa farlighet i trafiken, till orsaksanalys rörande trafikolyckorna och till en bättre kontroll av att sinnessjuka och alkoholister inte betroddes med körkort.

1944 års trafikförfattningssakkunniga (SOU 1948: 34) ansåg att den främsta fördelen med en centralisering låg i de ökade kontrollmöjligheterna, men att dessa kunde vinnas utan en så genomgripande åtgärd som centralisering av körkortsärendena. De sakkunniga förordade i stället ett centralt körkortsregister med karaktär av sökregister. Med ledning av detta skulle närmare uppgifter kunna erhållas i länsstyrelsernas körkortsregister. Det centrala registret skulle endast innehålla medborgarnummer och namn samt länsbokstav och nummer för utfärdat körkort. För genomförande av ett sådant system måste emellertid förutsättas att länsstyrelsernas körkortsregister gallrats och kompletterats med medborgarnummer (personnummer).

I prop. 1951: 30 uttalade departementschefen, att även enligt hans uppfattning skäl fanns som talade för inrättande av ett centralt körkortsregister. Frågan härom borde dock ej upptas i de sammanhang, som eljest behandlades i propositionen. Klart syntes emellertid vara, att inrättandet av ett sådant register skulle i hög grad underlättas, om körkortsregistren kompletterades med uppgifter om körkortsinnehavarnas identitetsbeteckningar i folkbokföringen¹.

Även 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20) framhöll att tillkomsten av ett centralt körkortsregister skulle innebära betydande fördelar.

1953 års trafiksäkerhetsutredning (SOU 1957: 18) ansåg att ett centralt sökregister skulle förbättra möjligheterna att spåra upp olämpliga förare men avstyrkte likväl ett sådant register därför att det skulle bli så stort och svårbemästrat. Utredningen föreslog i stället att körkortsinnehav skulle markeras i länsbyråernas för folkbokföring tryckande register. Markeringen skulle tjäna som upp-

lysning om att vederbörande erhållit körkort och om den körkortsmyndighet från vilken närmare upplysningar kunde erhållas. Registreringen skulle tillgå så att när körkortsmyndigheten utfärdade ett körkort skulle uppgift härom lämnas till vederbörande länsbyrå, som markerade innehavet i plåten, förslagsvis genom inprägling av länsbokstaven för den utfärdande myndigheten. Därefter skulle nya avtryckskort framställas för det alfabetiska registret och för nummerregistret hos folkbokföringen. En nackdel med denna metod var emellertid att den som ville erhålla uppgift ur registret måste känna till vederbörandes kyrkoskrivningsort för att veta hos vilken länsbyrå förfrågan skulle göras.

I prop. 1958: 69 framhöll departementschefen, att utredningens förslag pekade på en framkomlig väg, även om man därmed inte uppnådde alla de fördelar, som ett centralt register skulle medföra. På grund av vissa påtalade brister i förslaget ansåg emellertid departementschefen att utredningens förslag inte kunde förverkligas utan vissa närmare undersökningar. Bl. a. borde med hänsyn till att arbetet på länsbyråerna inte var jämnt fördelat på år och månader undersökas vilka åtgärder som kunde vidtas för att få registreringsarbetet förlagt till lämplig tidpunkt. Om registreringen skulle kombineras med skyldighet att förete körkortet för avstämpling borde vidare övervägas om uppvisandet skulle ske för polismyndighet, såsom föreslagits, eller om det med större fördel kunde förläggas t. ex. till postanstalterna.

Statistiska centralbyrån, som fick i uppgift att verkställa utredning i frågan, redovisade uppdraget i en promemoria av den 29 juli 1960. Centralbyrån avstyrkte central registrering. I fråga om länsbyråregistreringen — markering i länsstyrelsernas tryckande register av körkortsinnehav — föreslogs att länsbyråerna skulle få uppgift om

¹ Som anges i avsnitt 4.3 infördes identitetsbeteckning i registret beträffande körkortsinnehav som registrerats efter den 1 januari 1952 och personnummer beträffande dem som registrerats efter den 1 januari 1968.

vilka personer som har körkort genom att körkortsinnehav skulle anmälas på mantalsuppgift för visst år. Promemorian jämte remissyttranden överlämnades till bilförarutredningen.

1957 års trafiknykterhetskommitté berörde registreringsfrågan i sitt betänkande (SOU 1963: 72). Utan att avge något förslag antecknade kommittén att registrerings-systemet inte ger möjlighet att fränkänna person som inte har körkort rätten att under viss tid förvärva sådant, såvida inte underrättelser om brott eller förseelser sänds till samtliga 25 körkortsmyndigheter. Olägenheterna härav kunde enligt kommittén endast undanröjas genom en central registrering, som även skulle ge garanti mot att en person skaffar sig körkort vid flera länsstyrelser.

Justitieombudsmannen föreslog i skrivelse till Kungl. Maj:t den 14 december 1960 (Ämbetsberättelsen 1961 s. 225) att stadgandet i 80 § 2 mom. VTK ändras därhän, att där föreskriven skyldighet för domstol att till körkortsmyndigheten översända avskrift av domar rörande vissa angivna förseelser utsträcks att gälla även i fråga om den som fått sitt körkort återkallat. Enligt stadgandets ordalydelse avser skyldigheten nämligen endast den som innehar körkort. Som skäl för framställningen åberopades att det för domstol vid prövning av åtal för trafikförseelse är av betydelse — särskilt ur straffmätningssynpunkt — att äga kännedom om de förseelser av liknande slag som den tilltalade låtit komma sig till last. Vidare anfördes att även för länsstyrelse är kännedom om sådana förseelser av betydelse vid prövning av fråga om nytt körkort för den som fått äldre sådant återkallat.

Skrivelsen jämte remissyttranden överlämnades av Kungl. Maj:t till 1957 års trafiknykterhetskommitté. Frågan utreds numera av trafikmålskommittén.

Bilförarutredningen (SOU 1965: 42) sammanfattade bristerna med nuvarande registreringssystem på följande sätt:

a. Det kan inte utan avsevärd kontrollomgång fastställas om en person har körkort och

hos vilken länsstyrelse körkortsinnehavet är registrerat.

b. Registren är redan nu, och blir alltmer, inaktuella på så sätt dels att de upptar avlidna personer, dels att registeruppgifterna om körkortsinnehavare är föråldrade (namnbyten och adressförändringar anmäles ej), och dels att registren upptar körkortsinnehav som inte längre utnyttjas eller kommer att utnyttjas på grund av sjukdom, ålder eller andra omständigheter. Befintliga register kan ej heller sägas ge en rättvisande bild av körkortsinnehaven i länen, eftersom körkortsinnehavaren som regel förblir registrerad hos den körkortsutfärdande länsstyrelsen utan att anteckning om körkortsinnehavet finnes i det län, där han efter flyttning är bosatt.¹

c. Bcträffande körkortsinnehav från tiden före den 1 januari 1952 saknas i registren uppgift om det numera i andra identifikations-sammanhang allmänt vedertagna folkbokföringsnumret.

d. Det nuvarande registreringssystemet medför att registren för varje år blir — förutom allt inaktuellare — alltmer omfattande och svårhanterliga.

Utredningen diskuterade tre alternativa lösningar för att ernå en förbättrad registrering av körkortsinnehaven:

1. Ett *centralt körkortsregister* som i princip innehåller alla de uppgifter som nu finns i körkortsregistren och som sålunda ersätter dessa.

2. Ett *centralt sökregister* i vilket samtliga körkortsinnehavare registreras men som upptar endast vissa grunduppgifter om körkortsinnehavarna. De närmare uppgifterna kvarliggjer i länsvisa körkortsregister.

3. *Datakontorsregister* — d. v. s. länsbyråregister — där uppgift om alla körkortsinnehav för i registret förekommande personer återfinns men som förutsätter att länsvisa körkortsregister fortfarande förs.

Utredningen förordade det tredje alternativet, datakontorsregistrering. Ett centralt sökregister ansågs visserligen ge ungefär samma effekt som datakontorsregistreringen men utmönstrades, eftersom sistnämnda alternativ var enklare. I valet mellan ett centralt körkortsregister och datakontorsregistrering fann utredningen övervägande skäl tala för det senare alternativet. Utredningen

¹ Även andra inaktuella uppgifter torde förekomma. Som exempel kan nämnas att under utredningsarbetet påträffats ett registerkort med anteckning om dom för äktenskapsbrott och "löslöpande hund".

ansåg visserligen att ett centralt register i sin fulländning sannolikt erbjuder de bästa möjligheterna att spåra upp och hålla samman hela antalet körkortsinnehavare men kräver en betydande administrativ apparat. Datakontorsregistreringen kräver en måttfull administrativ insats men anses ändå ge i stort sett samma resultat.

Vid remissbehandlingen av bilförarutredningens förslag förordades mer eller mindre direkt ett centralt körkortsregister från flera remissorgan, bl. a. rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, statistiska centralbyrån, centrala folkbokförings- och uppboränsnämnden, trafikmålskommitén, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, Svenska Arbetsgivareföreningen, Biltrafikens Yrkesnämnd och Sveriges Läkarförbund. I allmänhet fann dessa organ argumenten mot ett centralt register överdimensionerade. Det betecknades som en brist att utredningen byggt sina förslag på ett bibehållande av manuell registerföring och att förutsättningarna för ett centralregister inte prövats systemtekniskt. Vidare framfördes krav på förnyad prövning med sikte på att skapa ett centralt, dygnsbevakat körkortsregister uppbyggt på ADB-system och integrerat med andra register, som har anknytning till körkortsregistret.

I *prop. 1967: 55* anförde departementschefen följande:

Olägenheterna med det nuvarande körkortsregistreringssystemet har länge varit uppenbara. Ställningstagande till tidigare i skilda sammanhang framlagda förslag till förbättringar har ansetts böra anstå i avvaktan på bl. a. viss omläggning inom folkbokföringen. En sådan omläggning håller nu på att genomföras. Med hänsyn härtill och även till de numera genom datatekniken väsentligt förbättrade betingelserna för rationell registerteknik är det motiverat att nu ompröva systemet för körkortsregistrering.

Utredningens förslag om datakontorsregistrering har mött invändningar från vissa remissinstanser som finner övervägande fördelar förknippade med ett centralregister och därför har framfört krav på förnyad prövning av frågan.

Jag har vid mina överväganden funnit åtskilliga skäl tala för en prövning av frågan

med sikte på ett centralregister. På skilda håll inom statsförvaltningen pågår f. n. omläggning till eller utreds förutsättningarna för omläggning till central registrering med utnyttjande av ADB-system. Detta gäller bl. a. fordonsregistreringen. Väntade reformer på länsförvaltningens område kan vidare komma att inte oväsentligt förändra den organisation, på vilken utredningen grundat sitt förslag i registerfrågan. För prövning av utredningens förslag beträffande körkortsregistreringen erfordras under alla förhållanden vissa ytterligare utredningar om arbetsrutiner, registerakternas uppläggning och innehåll, kostnader m. m. Jag har tidigare i dag erhållit bemyndigande att tillkalla en sakkunnig för förnyad prövning av registerfrågan och i samband därmed även frågan om körkortens utformning. I fråga om körkortsregistreringen skall utredningen enligt direktiven sikta på en lösning med ett centralt körkortsregister. Som ett krav på registret anges att det skall ge möjlighet att utan alltför stor omgång få reda på om en person har körkort och vilken länsstyrelse som utfärdat detsamma. Registret skall kunna tjäna i första hand polisen men även länsstyrelser, åklagare, domstolar, nykterhets- och socialvårdsorgan m. m.

Utredningen bör pröva om och i vilken omfattning ADB-teknik bör användas och vilka ömsesidiga fördelar, som kan ernås genom integration mellan körkortsregistret och andra register. Av vikt är att utredningen belyser hur samverkan skall ske mellan körkortsregistret och länsstyrelserna. Utredningen bör också undersöka möjligheterna att centralt registrera sådana brott och förseelser av körkortslösa som för dem som har körkort föranleder anteckning i körkortsregistret.

Utredningens överväganden avses utmyнна i förslag till huvudmannaskap och organisation för registret samt till arbetsrutiner, jourtider och bemanning för detsamma. Vägar för rapportutväxling mellan registret och uppgiftslämnande myndigheter skall av utredningen kartläggas. Utgångspunkten bör därvid vara arbetsinsatser av minsta möjliga omfattning utan att kravet på aktualitet hos registret eftersätts.

Krav på ett centralt körkortsregister har även framställts genom motioner i *riksdagen*. I motionerna 1967: II: 809 och 1967: I: 642 hemställdes om utredning rörande inrättande av dels ett rikscentralt register över utfärdade körkort, dels ett rikscentralt register över personer som utan att ha innehaft körkort dömts för olovlig körning. Syftet med motionerna uppgavs vara dels att

förhindra att en person som förnekar körkortsinnehav undgår körkortspåföljd, dels att möjliggöra en effektivare tillämpning av straffpåföljden för grov olovlig körning. Olovlig körning beträffande person som aldrig haft körkort registreras nämligen inte i körkortsregistret och som regel inte heller i kriminalvårdsstyrelsens register, varför möjligheterna att vinna utredning om en sådan person tidigare dömts för olovlig körning är begränsade. Motionerna föranledde inte någon åtgärd av riksdagen (tredje lagutskottets utlåtande nr 31, riksdagens skrivelse nr 209).

I utredningsdirektiven behandlas denna fråga mera allmänt. Den utvidgas där till att avse alla brott och förseelser av körkortslösa som skulle ha föranlett anteckning i registret, om de begåtts av en körkortsinnehavare. Skälen är att dessa brott och förseelser är av betydelse dels vid bedömning av om körkort skall utfärdas, dels för den straffrättsliga reaktionen mot den som tidigare gjort sig skyldig till sådan förseelse. Det uttalas att det f. n. är mer eller mindre en slump om kännedom kan erhållas om sådant förhållande.

Utöver vad som sålunda framhållits kan påpekas att till olägenheterna med det nuvarande systemet även hör att uppgifter i princip kan fås endast under länsstyrelsernas arbetstid. Framför allt har polisen vid trafikkontroll men även vid trafikolyckor o. d. ofta behov av att erhålla information även under annan tid på dygnet. I allmänhet löses detta problem så att polisen under den tid länsstyrelserna har stängt har tillgång till de lokaler där registret förvaras. En polisman måste då bege sig till länsstyrelsen för att där ta reda på uppgifterna, ett tidsödande och föga rationellt förfarande.

I registren saknas vidare uppgift om körkortsinnehavarens bostadsadress. För körkortsmyndigheterna är emellertid detta inte något större problem eftersom aktuell adress i allmänhet finns i den utredning som ligger till grund för varje ärende såsom dom, ansökan e. d. För andra myndigheter, särskilt polisen, kan adressen dock ha stort värde.

Kritiken mot nuvarande register 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 över huvud 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.

4.9 Allmänna synpunkter på körkortsregistret

Körkortsregistret synes från början ha tillkommit närmast i ordningens intresse för att körkortsmyndigheterna skulle kunna hålla reda på vilka körkort de utfärdat och vilka som var giltiga. Av de krav som numera ställs på körkortsregistret och de synpunkter som framförts rörande registreringens an-

ordnande framgår emellertid att ett modernt körkortregister inte kan begränsas till enbart en förteckning över utfärdade körkort. Körkortsregistrets uppgift har utvecklats så att det sedan lång tid tillbaka är ett hjälpmedel i trafiksäkerhetsarbetet. Detta ger utgångspunkten för arbetet med registrets utformning; det bör å ena sidan inom en rimlig ekonomisk ram organiseras så att det blir till största möjliga nytta för trafiksäkerhetsarbetet och å andra sidan bör det inte utan starka skäl belastas med uppgifter — varken data eller arbetsuppgifter — som inte behövs för trafiksäkerhetsarbetet eller bättre kan läggas på någon annan.

Anknytning till trafiksäkerhetsarbetet är emellertid ett alltför allmänt rekvisit för att ge tillräcklig ledning vid bedömningen av detaljer i fråga om körkortsregistrets innehåll och organisation. Det finns därför anledning att söka något närmare analysera detta allmänna krav.

Trafiksäkerhetsarbete är i första hand verksamheten hos de myndigheter som har att påverka trafikmiljön, att övervaka och ordna trafiken samt att reagera på händelser, framför allt brott och förseelser, som inträffar i denna. Det är alltså, som framhålls i direktiven, först och främst fråga om polisära uppgifter, övervakning av trafiken och utredning av trafikförseelser. Vidare hör hit 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. Den som skall anställa annan som förare av körkortspliktigt fordon eller på annat sätt, t. ex. under militärtjänstgöring, uppdra åt någon att föra sådant fordon behöver ha upplysning om vederbörandes körkortsförhållanden. Detsamma gäller den som skall hyra eller låna ut sitt fordon.

Statistik kan ha till direkt syfte att skapa

underlag för trafiksäkerhetsarbetet och det faller otvivelaktigt inom körkortsregistrets huvuduppgift att lämna uppgifter för sådan statistik och för andra undersökningar för trafiksäkerhetsarbetet. Skall körkortsregistret innehålla speciella uppgifter eller ges en särskild organisation för att kunna utgöra grundval för statistik eller undersökningar med annat syfte, bör tillräckligt starka skäl föreligga, t. ex. i form av ett samhälleligt behov som inte kan fyllas på annat sätt eller av kostnadsäckring från den som önskar uppgifterna. Sådant arbete får inte inkräkta på trafiksäkerhetsarbetet.

Detsamma gäller om registret skall innehålla annan information som inte behövs för trafiksäkerhetsarbetet men önskas av kommersiella eller liknande skäl.

Självklart är att registret inte kan innehålla alla uppgifter som behövs för trafiksäkerhetsarbetet. Det är för det första endast ett register och har alltså inte någon mer omfattande uppgift än att lämna upplysning om vissa grundläggande data och i övrigt ge hänvisning till akter o. d. där fullständigare upplysning finns. Det avser vidare körkort och bör begränsas till uppgifter som har anknytning till körkortsinnehavet. Det finns t. ex. ett särskilt bilregister och körkortsregistret behöver följaktligen inte omfatta bilinnehavet. I den mån registret skall innehålla uppgifter som inte behövs för trafiksäkerhetsarbetet bör endast uppgifter som har en naturlig anknytning till registrets innehåll i övrigt komma i fråga.

I huvudsak är det tre typer av data som hör till körkortsregistret. Först och främst är det de uppgifter om körkortsinnehavarens person som behövs för identifiering av honom m. m. För det andra är registret en förteckning över utfärdade körkort med angivande av den behörighet de medger och de eventuella särskilda villkor som kan gälla samt data rörande körkortsmyndighetens beslut om utfärdade körkort och deras giltighet. En tredje typ är anteckning rörande förhållanden, framför allt belastningar, som har eller kan få betydelse för körkortsinnehavet och den straffrättsliga reaktionen,

t. ex. trafikförseelser, nykterhetsförhållanden och sjukdomar.

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

Innehållet i körkortsregistret behandlas närmare i avsnitt 4.10. Här skall dock ytterligare framhållas att körkortsregistret inte bör innehålla uppgifter som lättare eller lika lätt kan fås från annat håll. Över huvud taget måste en avvägning ske mellan å ena sidan det intresse som finns för att få uppgifter ur registret och uppgifternas betydelse för trafiksäkerhetsarbetet samt å andra sidan det arbete och de kostnader som uppgifternas införskaffande och utlämnande medför. Dubbelregistrering bör undvikas. F. n. förekommer som framgått dubbelregistrering i stor utsträckning, t. ex. beträffande brott och nykterhetsförhållanden som anses ha betydelse för körkortsinnehavet och trafikrättsskipningen.

Självklara krav på registret är att det skall vara fullständigt och aktuellt samt fungera på ett tillförlitligt sätt. Uppgifterna skall vara lättillgängliga så att de kan återfinnas och lämnas ut inom den tidrymd som syftet med dem kräver. Omedelbart utlämnande av uppgifter, t. ex. — som bl. a. polisens och tullens önskemål innebär — inom någon minut och vid vilken tid på dygnet som helst, ställer sig avsevärt dyrare än en mera långsam hantering. Principen bör vara att större kostnader inte läggs ned på att lämna uppgifterna snabbt än som för varje slag av uppgifter och varje typ av avnämare är nödvändigt.

Enligt direktiven skall utredningen ta sikte 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.

4.10 Körkortsregistrets innehåll

I avsnitt 4.3 anges närmare vilka uppgifter som f. n. ingår i körkortsregistren. De kan indelas i följande grupper.

1. Persondata

Körkortsinnehavarens fullständiga *namn* jämte anmälda namnändringar, *hemort* vid tiden för körkortets utfärdande och *personnummer* eller identitetsbeteckning i folkbokföringen.

2. Körkortsdata

Körkortets bokstavsbezeichnung och *nummer*, *dagen* för utfärdandet, körkortets *omfattning* (behörigheten) och ändringar häri, eventuella *särskilda villkor* jämte ändringar häri, utställande av *duplett*körkort, beslut om *återkallelse* av körkort eller trafikort inklusive upphävande eller ändring av sådant beslut, beslut om *återfående* eller *utfärdande* av nytt körkort efter återkallelse, beslut om *varning* eller om *omhändertagande* av körkort, *delgivning* av beslut, *överlämnande* av körkort samt innehav av *trafikkort* och *luftfartscertifikat*.

3. Belastningsdata

Brott och förseelser av betydelse i körkorts-hänseende, *nykterhetsförhållanden*, uppgift om *sjukdom* eller *lyte* samt annan omständighet som kan vara av betydelse för omprövning av körkortsinnehavet.

Den enkät som gjorts ger vid handen att några större avvikelser från körkortsregistrets nuvarande innehåll inte är påkallade. De synpunkter och önskemål i fråga om behovet av uppgifter ur körkortsregistret som framkommit vid enkäten avser praktiskt taget enbart utökningar av registrets innehåll. De förslag som i det föregående läggs fram rörande körkortet medför vissa ändringar i registerinnehållet, huvudsakligen utökningar.

Som redan antytts bör krav på utökning tillgodoses endast om den önskade uppgif-

ten är så väsentlig att de ökade kostnader för registret som den föranleder är rimliga. Möjligheten att begränsa registrets omfång bör utnyttjas. Bl. a. gör övergång till ett centralt register sådana anteckningar överflödiga som sammanhänger med register som förs länsvis.

Körkortregistrets innehåll behandlas i det följande för varje nyss nämnd grupp av data för sig. De förslag som läggs fram bygger på förutsättningen att andra i betänkanudet gjorda förslag godtas. Om så inte blir fallet kan vissa justeringar behöva göras. Även i övrigt kan vissa ändringar i eller tillägg till registrets innehåll behöva göras under det fortsatta utredningsarbetet.

1. Persondata

Önskemål har framkommit 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 utlänningens nationalitet.

Bostadsadressen, d. v. s. den hos kyrkobokföringsmyndigheterna registrerade permanenta adress som en person anmält och som ligger till grund för kyrkobokföringen, är den mest aktuella adress som myndigheterna normalt har kännedom om. Den är av väsentligt intresse för polisen i många fall, t. ex. om föraren avviker i samband med trafikolycka eller rattfylleri. Tillgång till adressen ger ökade möjligheter att fastställa en persons identitet. Detsamma gäller beträffande körkortets äkthet. Personer med förfalskade körkort torde nämligen som regel inte känna till den ursprungliga körkortsinnehavarens adress. Att adressen finns i registret är vidare en förutsättning för det tillvägagångssätt vid utfärdande av körkort och förnyelse av körkort som föreslås i avsnitt 5.2.

Skall adressen hållas aktuell rör det sig emellertid om ett stort antal anteckningar. Om närmare 50 % av befolkningen har körkort, vilket kan väntas vara fallet om ett

antal år, kan det med den flyttningsfrekvens av omkring 10 % av befolkningen som f. n. föreligger med tiden bli ca 400 000 anteckningar eller mera per år om ändrad bostadsadress för körkortsinnehavare. Om samtliga eller flertalet personer över 15 år skall finnas i registret, stiger detta antal till över 600 000 anteckningar.

Adressändringar kan emellertid förhållandevis enkelt och till rimliga kostnader fås från länsstyrelsernas befolkningsregister. Härtill kommer att den samordning med bilregistret som förordas i det följande medför att aktuell adress ändå kommer att finnas beträffande en stor del av körkortsinnehavarna, nämligen för dem som samtidigt är bilägare. Den aktuella bostadsadressen bör därför ingå i registret.

Eftersom polisens lämplighetsutredning i samband med körkortsansökningar skall omfatta en tidrymd av två år bör utom den aktuella mantalsskrivningsorten även de två föregående årens mantalsskrivningsorter tas med i registret, i varje fall för dem som inte är körkortsinnehavare.

Födelseorten, som enligt förslaget om körkortens utformning inte skall ingå i körkortet, behöver inte finnas i registret.

Uppgift om yrke kan ha betydelse vid handläggningen av vissa ärenden; det kan t. ex. vid omprövning av lämpligheten vara av värde att veta om körkortsinnehavaren är yrkeschaufför. Sådan uppgift torde emellertid kunna fås ur handlingarna i ärendet. Inte heller i övrigt synes trafiksäkerhetsarbetet motivera att uppgift om yrke tas in i registret. Detsamma gäller beträffande uppgift om civilstånd som torde kunna hämtas ur andra register.

Körkortsinnehavares telefonnummer eller uppgift om han i samband med körkortsansökningen angett sig vara helnykter bör inte heller ingå i körkortregistret. Dessa data, som önskas av kommersiella skäl, kan svårigen hållas aktuella. De torde ha sin största användning i fråga om nyblivna körkortsinnehavare och kan — om de skall tillhandahållas av myndigheterna — lämnas direkt ur ansökningshandlingarna.

Om körkortsinnehavare eller person som

tidigare haft körkort byter namn — även genom giftermål — synes både det nya och det tidigare namnet böra framgå av registret för att äldre anteckningar med säkerhet skall kunna hänföras till rätt person. Vid utfärdande av lämplighetsintyg bör polisen också ha tillgång till uppgift om eventuella namnändringar under den tid som utredningen normalt avser, d. v. s. de två senaste åren. Om i övrigt uppgifter om namnbyten behövs t. ex. för den del av polisens arbete som inte avser trafiksäkerheten, torde det ligga närmare till hands att de hämtas från annat håll, i den mån det inte är tillräckligt att känna till personnumret.

Om utländsk medborgare har svenskt körkort önskar polisen att hans nationalitet framgår av registret. Sådan uppgift kan hämtas från länsstyrelsernas personregister. Uppgiften behövs dock inte för trafiksäkerhetsarbetet och bör därför heller inte ingå i körkortsregistret. För att kontrollera om någon som använder utländskt körkort har rätt därtill behövs inte uppgift om hans nationalitet men väl om den tid han har vistats i Sverige och huruvida han har svenskt körkort.

Med hänsyn till körkortets omfattande användning som legitimationshandling har uttalats önskemål att en beskrivning av körkortsfotot skulle registreras för att kunna anlitas vid legitimationskontroll. Denna uppgift ligger dock utanför registrets normala funktion. Med det förfalskningsskydd som föreslås kommer körkortet i framtiden att bli betydligt bättre skyddat mot förfalskning än f. n. Behovet att anlita registret för legitimationskontroll bör därför bli förhållandevis litet. Även utan registrering av data om körkortsfotot torde för övrigt registret kunna användas vid legitimationskontroll genom att uppgifter om utfärdat körkort och persondata lämnas. Uppgifter om fotografiet bör således inte ingå i registret.

Enligt förslaget i det följande skall, i varje fall under en övergångstid, från registret kunna hämtas uppgift om alla eller flertalet personer som är i körkortsåldern, även om de inte har körkort. Om så sker bör i

princip samma persondata finnas för dem som inte har körkort som för dem som är körkortsinnehavare.

Det sagda innebär att följande persondata behövs:

- a) fullständigt namn jämte ändringar häri under de två senaste åren; för personer som har eller haft körkort skall namnändringar dock kvarstå i registret;
- b) personnummer;
- c) aktuell bostadsadress;
- d) mantalsskrivningsort för året och, i varje fall för dem som inte har körkort, för de två åren närmast dessförinnan.

Även immigration beträffande den som har eller haft körkort bör registreras.

2. Körkortsdata

Som en följd av förslaget 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 uppgift om körkorts klassen liksom ändringar häri samt eventuella särskilda villkor jämte ändringar. Det torde vara tillräckligt att registret, liksom f. n. vanligen är fallet, innehåller uppgift om förekomsten av särskilda villkor samt hänvisning till den skrivelse vari villkoret finns angivet. Det vanligaste villkoret — skyldighet att bära glasögon — bör framgå direkt av registret. Däremot synes uppgift om sjukdom eller lyte inte behöva ingå i detta. I de fall av körkortet framgår att särskilt villkor gäller och körkortsinnehavaren inte medför den skrivelse vari villkoret finns angivet kan uppgift om detta vid behov hämtas från den länsstyrelse som föreskrivit det.

Polisen önskar uppgift om datum för anmälan om förlust av körkort och för anmälan om att förlorat körkort kommit till rätta. Dessa önskemål bör tillgodoses. Ansökan om förnyelse av körkort därför att detta förlorats bör alltså registreras så att det framgår att detta förlorats.

Dag för delgivning torde behöva regist-

reras endast i de fall då delgivningen enligt 76 § VTF innebär att körkortsinnehavaren förlorar rätten att föra körkortspliktigt fordon, varjämte dagen för delgivning av varning bör antecknas. Detta innebär att delgivning skall registreras, utom när det gäller varning, i fråga om omhändertagande av körkort samt om återkallelse, när beslutet härom inte föregåtts av beslut om omhändertagande eller av interimistisk återkallelse, medan däremot delgivning av beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter besvär, upphävts eller ändrats, eller varigenom föraren återfått sitt körkort efter återkallelse, inte behöver registreras.

Även uppgift om innehav av luftfarts-certifikat — som medför att luftfartsverket under rättas om eventuella åtgärder beträffande körkortet — bör liksom nu finnas i registret.

Trafiksäkerhetsverket önskar att av registret skall framgå när körkortsinnehavare är godkänd som föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola. Anledningen härtill är att verket skall kunna övervaka dessa personer kontinuerligt. Härför krävs fortlöpande information från det centrala registret. Antalet godkända föreståndare, lärare och instruktörer — som alla har körkort — uppgår f. n. till ca 3 000. Det synes lämpligt att ta in nämnda uppgifter i registret. Från trafiksäkerhetsverket har sedermera av samma anledning framställts önskemål om att även anställning hos verket som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent — vilka också alla har körkort — skall anmärkas i registret. Även detta önskemål bör tillgodoses, eftersom speciella krav i trafiksäkerhetsavseende måste ställas på dessa tjänstemän.

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 medför vidare att även vissa andra körkortsdata bör registreras.

Följande körkortsdata skall framgå av registret:

a) ansökan om körkort eller förnyelse; söks förnyelse därför att körkort förkommit eller förstörts skall detta framgå;

b) beslut i anledning av ansökan om förhandsbesked;

c) beslut i anledning av körkortsansökan;

d) utfärdande av körkort, även i samband med förnyelse; har flera körkort utfärdats skall datum för dem alla finnas;

e) behörigheten och ändringar i denna; det bör alltså framgå vilken behörighet som gällt vid resp. tidpunkt;

f) besked om lämplighetsutredningen och hänvisning till eventuellt företagen särskild utredning;

g) särskilda villkor för körkortet och ändringar däri; det bör framgå vilka villkor som gällt vid varje tidpunkt och vilken länsstyrelse som beslutat om villkoret, i varje fall om detta inte enbart avser glasögon;

h) upptagande av ärende om omprövning av körkortsinnehav, inklusive fråga om nytt villkor eller ändring eller upphävande av villkor;

i) beslut om återkallelse, såväl interimistiskt som slutligt, av körkort och om upphävande eller ändring av sådant beslut;

j) beslut om återfående av körkort efter återkallelse;

k) beslut om varning;

l) beslut om omhändertagande av körkort;

m) delgivning av beslut om återkallelse, varning eller omhändertagande; delgivning av beslut om återkallelse — slutligt eller interimistiskt — registreras dock ej, om omhändertagande beslutats, och delgivning av slutligt beslut om återkallelse ej heller om interimistiskt återkallelsebeslut meddelats;

n) överlämnande av körkort till myndighet (även i fall då förlorat körkort anmäls återfunnet);

o) om periodisk förnyelse av körkort inför, datum då förnyelse senast skall ske;

p) innehav av luftfarts-certifikat;

q) godkännande som föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola;

r) anställning som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent hos trafiksäkerhetsverket.

I flertalet fall skall givetvis den dag då förhållandet inträffat framgå av anteckningen. En del av dessa data skall registreras även beträffande utländska körkort.

3. Belastningsdata

Belastningsdata registreras bl. a. för att ligga till grund för körkortsmyndigheternas prövning av frågor om omprövning av körkortsinnehav, d. v. s. åtgärder med körkort i form av varning, återkallelse eller nya eller skärpta särskilda villkor. Omprövningsinstitutet är under utredning av trafikmålskommittén. Innan dess förslag lagts fram och prövats av statsmakterna bör någon ändring inte ske i omfattningen av de belastningsdata som skall registreras för att stå till förfogande för körkortsmyndigheterna i omprövningsärenden. De förslag som — bl. a. i länsstyrelsens i Östergötlands län skrivelse — har lagts fram om begränsning av anmälningsskyldigheten till körkortsregistren bör därför prövas först när trafikmålskommitténs förslag föreligger. De fortsatta övervägandena utgår alltså från förutsättningen att registreringen av belastningar i form av förseelser tills vidare skall äga rum i samma omfattning som f. n. Om trafikmålskommitténs kommande förslag leder till begränsning av registreringens omfattning kan detta utan svårighet genomföras.

Såsom framgår av redogörelsen för RI förekommer f. n. dubbelregistrering av en mängd av de belastningsuppgifter som skall antecknas i körkortsregistret. 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.

Olika former kan tänkas för en sådan samordning. En utväg vore att helt inordna även körkortsregistret i RI. En annan är att fortfarande ha ett särskilt körkortsregister men underlåta att i detta göra anteckningar

om de belastningar som antecknas i register som ingår i RI och vid behov hämta uppgift om dem från RI. Formellt kan detta även tänkas få den formen att körkortsregistret består av två delar, av vilka den ena, belastningsdelen, ingår i RI. Båda alternativen har sina fördelar.

Någon ökning av antalet data som passerar RI torde ingetdera alternativet innebära. Redan för att uppgifter skall kunna sändas till körkortsmyndigheterna om ådömda påföljder måste finnas tillgång till de data som behövs för att detta skall kunna ske, d. v. s. upplysning om körkortsinnehav och huruvida belastningen är av beskaffenhet att böra antecknas i körkortsregister eller ej.

En samordning med RI bör därför innebära att de f. n. dubbelregistrerade uppgifterna registreras enbart inom RI vare sig körkortsregistret ingår däri 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.

Dubbelregistreringen av de belastningsuppgifter som f. n. förekommer såväl i allmänna kriminalregistret, rikspolisstyrelsens person- och belastningsregister eller kontrollstyrelsens särskilda straffregister som i körkortsregistret bör alltså upphöra genom att dessa belastningar utgår ur körkortsregistret och registreras enbart inom RI.

Som tidigare framgått finns det en stor grupp belastningsdata av betydelse i körkortshänseende som f. n. 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), d. v. s. i huvudsak det stora flertalet trafikförseelser.

Om dessa uppgifter skall finnas i körkortsregistret, medan de grövre förseelserna finns endast inom RI, kommer körkortsregistret att uppvisa en egendomligt splittrad

bild. De nu ifrågavarande uppgifterna kommer att lämnas till RI från domstolar, åklagare och polis bl. a. för vidare befordran till körkortsregister och körkortsmyndighet i den mån så är föreskrivet. Det förefaller därför lämpligast att även domar, strafförelägganden och ordningsförelägganden som f. n. inte ingår i nämnda register men som skall registreras i körkortsregister tas upp enbart inom RI på samma sätt som de förut nämnda belastningarna.

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

Övervakning enligt lagen om nykterhetsvård samt tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare registreras i kontrollstyrelsens straffregister och senare inom RI. Uppgift därom synes därför inte behöva registreras även i körkortsregistret, i varje fall inte sedan kontrollstyrelsens register förts in i RI. De nykterhetsbelastningar som inte antecknas i kontrollstyrelsens eller annat nu nämnt register är dels straff enligt 16 kap. 15 § eller 21 kap. 15 § brottsbalken för berusning som orsakats av annat än alkoholhaltiga drycker, t. ex. narkotika, dels uppgift om ansökan om tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Straff av nyss nämnt slag bör även fortsättningsvis registreras för körkortsändamål, lämpligen inom RI. Om fylleristrafutredningens förslag om ersättande av fylleristrafvet med omhändertagande för berusning genomförs, bör sådant omhändertagande i stället registreras. Uppgift härom skall enligt fylleristrafutredningens förslag finnas i kontrollstyrelsens straffregister och kan alltså hämtas från RI. Härigenom torde det behov som kan finnas ur trafik-säkerhetssynpunkt av uppgifter angående narkotikabelastning få anses tillgodosett. I fråga om polisens önskemål om sådana uppgifter kan erinras om att dessa som i dag saknas i körkortsregistren — utom beträffande dem som dömts enligt 16 kap. 15 § eller 21 kap. 15 § brottsbalken för narkotikaberusning — kan fås från allmänna kriminalregistret eller rikspolisstyrelsens personregister, d. v. s. från RI.

Ansökan om tvångsintagning görs hos länsstyrelse. Särskilt meddelande om ansökningen skall sändas till körkortsregister endast om körkortsinnehavet är registrerat i annat län. I annat fall förutsätts länsstyrelsen svara för meddelande till den sektion inom länsstyrelsen där körkortsfrågan skall prövas; nykterhetsnämnden skall då i ansökningen uppge körkortsnumret. Om i stället den länsstyrelse, där ansökan om intagning görs, åläggs att pröva även körkortsfrågan — vilket med den uppläggning av körkortsregistret som föreslås är fullt möjligt (jämför avsnitt 4.20) — torde behovet av särskilda anteckningar som nu görs om sådana ansökningar falla bort. När ansökan föranleder beslut om tvångsintagning, registreras detta i kontrollstyrelsens register och finns således att hämta från RI, om körkortet inte skulle återkallas i samband med behandlingen av intagningsansökningen och fråga om omprövning av körkortsinnehavet senare uppkommit.

Övriga uppgifter av betydelse för kontrollen av körkortsinnehavare, d. v. s. främst anmälan från länsläkare (förste stadsläkare), framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK och meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK, bör fortfarande registreras i körkortsregistret enligt samma grunder som f. n.

RI kommer att börja fungera före det centrala körkortsregistret. Redan innan det centrala körkortsregistret inrättas kan RI användas för att minska körkortsmyndigheternas arbete med registret. Anmälan till länsstyrelse för bl. a. anteckning i körkortsregistret kommer, som redan antytts, att sändas från RI. Detta kommer att ske i form av maskinellt framställda registermeddelanden, d. v. s. en av datamaskinen utskrivna handling med uppgift om persondata och den aktuella belastningen. Sådant meddelande kan göras kumulativt, d. v. s. omfatta alla belastningar som antecknats i RI efter den tidpunkt då system härför upprättades. Dessa uppgifter behöver i så fall inte antecknas på registerkortet i körkortsregistret utan registermeddelandet kan läggas som en bilaga till detta. När ny anmä-

lan kommer in, byts den förutvarande bilagan ut mot det nya registermeddelandet. Detta besparar länsstyrelserna arbete, varför registermeddelandena bör göras kumulativa.

Enligt direktiven för utredningen skall möjligheterna undersökas att i registret införa uppgifter om olovlig körning och andra brott och förseelser av körkortslösa som, om de begåtts av någon som har körkort, föranleder anteckning i körkortsregister. Syftet är att göra det möjligt att ta hänsyn därtill både vid prövning av ansökan om körkort och vid bestämmande av den straffrättsliga reaktionen vid återfall. Justitieombudsmannen har som tidigare framgått tagit upp samma fråga beträffande dem som fått sitt körkort återkallat.

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 bedömning av senare trafikbrott eller -förseelser. I den mån sådana belastningar registreras i allmänna kriminalregistret eller i det centrala polisregistret är detta möjligt att åstadkomma redan i dag. Detta gäller framför allt olovlig körning. I likhet med vad ovan anförts beträffande körkortsinnehavare kommer emellertid uppgifter angående samtliga kriminella belastningar av betydelse i körkortshänseende 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 — både beträffande dem som aldrig haft körkort och beträffande dem vars körkort återkallats — och ärende om omprövning av körkortsinnehavet. Båda dessa frågor är under övervägande av trafikmålskommittén. Ståndpunkt till frågan beträffande vilka belastningar som skall registreras för körkortslösa bör därför inte tas förrän dess förslag föreligger. Registreringen torde dock under alla omständigheter böra begränsas till brott och förseelser som begåtts vid förande av

motordrivet fordon. Fotgängares och cyklisters trafikförseelser bör alltså inte registreras men däremot t. ex. mopediters.

Det sagda innebär alltså att följande belastningar m. m. skall registreras i körkortsregistret beträffande innehavare av körkort:

a) anmälan från länsläkare (förste stadsläkare);

b) framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK;

c) meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK;

d) annan omständighet vars anmärkning är nödvändigt för kontrollen över körkortsinnehavare.

Belastningar enligt dom, strafföreläggande och ordningsföreläggande samt beslut om övervakning enligt lagen om nykterhetsvård och länsstyrelses beslut om tvångsintagning på allmän vårdanstalt registreras enbart inom RI. Genomförs fylleristrafutredningens förslag om avkriminalisering av fylleriet, registreras omhändertagande för fylleri och motsvarande enbart inom RI. Huruvida dessa data skall anses utgöra en del av körkortsregistret eller ej undersöks under det fortsatta utredningsarbetet. Frågan om inordning av körkortsregistret i RI behandlas i avsnitt 4.19.

I vilken omfattning ifrågavarande belastningar skall registreras får prövas sedan trafikmålskommittén lagt fram sitt förslag.

Belastningar skall på samma sätt som för körkortsinnehavare registreras även för körkortslösa, både de som aldrig haft körkort och de som fått körkort återkallat. Även i fråga om denna registrering får omfattningen prövas när trafikmålskommitténs förslag föreligger.

Vissa övriga data

Statistiska centralbyrån önskar bl. a. uppgift om hur körkort förvärvats, t. ex. i militärtjänst. Anledningen härtill anges vara att man skall ha möjlighet att statistiskt undersöka sambandet mellan olika utbildningsmetoder och senare belastningar. Statistik av detta slag förs f. n. hos trafiksäkerhetsverket. Underlag för denna statistik

behöver därför inte tas in i körkortsregistret. Det kan dock inte uteslutas att det under det fortsatta utredningsarbetet befinns lämpligt att inordna även dessa uppgifter i körkortsregistret.

Från vissa håll har önskemål framställts om att registret skall innehålla uppgifter rörande antalet trafikolyckor beträffande viss körkortsinnehavare eller vara så uppbyggt att det ger möjligheter till samkörning för detta syfte med ett eventuellt allmänt trafikolycksregister. Med den angivna uppbyggnaden kommer körkortsregistret inom ramen för RI endast att inrymma uppgift om de trafikolyckor som föranlett straff, vilket endast torde vara en mindre del av det totala antalet olyckor. Frågan om registrering av trafikolyckor är emellertid f. n. föremål för utredning inom den inledningsvis omnämnda trafikolycksstatistikkommittén, varför spörsmålet inte behandlas i detta betänkande.

4.11 Uppgiftsskyldighet till registret

För att körkortsregistret skall få det innehåll som anges i avsnitt 4.10 måste föreskrivas vem som skall lämna uppgifterna till registret och hur de skall lämnas.

Persondata, d. v. s. namn, personnummer, bostadsadress samt mantalsskrivningsort kan erhållas från länsstyrelsernas datakontor eller från CFU om ett centralt befolkningsregister inrättas.

Körkortsdata skall i huvudsak lämnas till registret av länsstyrelserna. I vissa fall måste emellertid uppgifterna lämnas av annan myndighet. Sålunda skall, som närmare beskrivs i avsnitt 5.2, ansökningsförfarandet kunna inledas genom hänvändelse, förutom till länsstyrelsen, även till polismyndighet eller den centrala registermyndigheten. Polismyndighet skall vidare enligt förslaget i nyss nämnda avsnitt lämna besked om resultatet av lämplighetsutredningen samt om beslut om omhändertagande av körkort och delgivning av sådant beslut. Detta bör gälla även när omhändertagandebeslutet fattas av åklagare. På den centrala registermyndigheten bör ankomma att registrera datum för

utfärdande av körkort samt uppgift om godkännande av viss trafikskolepersonal och vissa anställningar inom trafiksäkerhetsverket. Det synes lämpligt att uppgift från luftfartsverket om innehav av luftfartscertifikat lämnas direkt till registermyndigheten och att denna svarar för att uppgiften registreras.

De belastningsdata som har betydelse i körkortshänseende och som skall ingå i RI kommer att lämnas från RI till körkortsmyndigheterna i form av ett maskinellt framställt registermeddelande.

Beträffande dessa belastningsdata kommer således domstolar, åklagare, polismyndigheter och nykterhetsnämnder sedan RI tagits i bruk i full omfattning inte att behöva sända särskild information till körkortsregistret. Beträffande ansökan av nykterhetsnämnd om tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare behövs över huvud ingen anmälan till körkortsregistret. När sådan ansökan kommer in kan länsstyrelsen lätt i registret konstatera om den som ansökningen rör har körkort.

Vissa belastningsuppgifter måste emellertid även framdeles anmälas direkt till körkortsregistret. Sålunda måste nykterhetsnämnd, som av annan anledning än övervakningsbeslut eller ansökan om tvångsintagning finner att körkortsinnehavet bör omprövas till följd av alkoholmissbruk (80 § 3 mom. andra stycket VTK), alltså göra anmälan härom. Anmälan bör liksom nu ske till den länsstyrelse som skall företa omprövningen. Det bör ankomma på länsstyrelsen att registrera förhållandet i det centrala körkortsregistret.

Beträffande anmälan från länsläkare (förste stadsläkare) och framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK liksom icke författningsreglerade uppgifter, t. ex. anmälan från enskild galler enligt 74 § i) VTK att anteckning skall ske i registret beträffande omständighet, vars anmärkande finnes erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavare. Det ankommer alltså i dessa fall på körkortsmyndigheten att avgöra i första hand om uppgiften skall registreras eller ej

och i andra hand om körkortsinnehavet skall omprövas. Det synes lämpligt att anmälan i dessa fall sker till länsstyrelsen i det län där vederbörande är mantalsskriven, om anmälararen känner till denna, och i andra hand till den länsstyrelse som är bekvämast för anmälararen. I sistnämnda fall skall länsstyrelsen vidarebefordra anmälingen till läns-

styrelsen på mantalsskrivningsorten. Denna har sedan att lämna uppgift till det centrala registret om anmälingen har betydelse i körkortshänsende.

Med ledning av det anförda kan följande tabell över uppgiftsskyldigheten till registret göras.

Uppgift

1. *Persondata* jämte ändringar häri.
2. *Körkortdata*
 - a) ansökan om körkort eller förnyelse;
 - b) beslut i anledning av ansökan om förhandsbesked;
 - c) beslut i anledning av körkortsansökan;
 - d) utfärdande av körkort;
 - e) behörigheten och ändringar däri;
 - f) besked om lämplighetsutredning;
 - g) särskilda villkor och ändringar däri;
 - h) upptagande av omprövningsärende;
 - i) beslut om återkallelse av körkort och om upphävande eller ändring av sådant beslut;
 - j) beslut om återfående av körkort;
 - k) beslut om varning;
 - l) beslut om omhändertagande av körkort;
 - m) delgivning av beslut om återkallelse, varning eller omhändertagande;
 - n) överlämnande av körkort;
 - o) datum då periodisk förnyelse skall ske;
 - p) innehav av luftfartscertifikat;
 - q) godkännande av trafikskolepersonal;
 - r) anställning som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent;

Uppgiftslämnare

befolkningsregister

länsstyrelse, polismyndighet eller den centrala registermyndigheten
länsstyrelse

länsstyrelse
trafiksäkerhetsverket

länsstyrelse
polismyndighet

länsstyrelse
länsstyrelse
länsstyrelse

länsstyrelse
länsstyrelse
polismyndighet (även vid beslut av åklagar-
myndighet)
polismyndighet eller länsstyrelse

länsstyrelse eller polismyndighet
(kan beräknas av datamaskinen)
den centrala registermyndigheten
den centrala registermyndigheten
den centrala registermyndigheten

3. *Belastningsdata*

- a) anmälan från länsläkare (förste stadsläkare);
- b) framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK;
- c) meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom andra stycket VTK;
- d) annan omständighet vars anmärkande är erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavarna.

länsstyrelse

länsstyrelse

länsstyrelse

länsstyrelse

4.12 *Sekretess*

Alla uppgifter i körkortsregistren är f. n. offentliga. Den som önskar kan alltså ta del av en körkortsinnehavares samtliga belastningar i körkortshänsende. Detta gäller även sådana uppgifter som är sekretessbelagda i andra register, t. ex. kriminell belastning och nykterhetsbelastning.

Frågan om sekretessbeläggning av körkortsregistret har berörts i tidigare samman-

hang, bl. a. av offentlighetskommittén som i betänkandet "Offentlighet och sekretess" (SOU 1966: 60 s. 158) yttrade:

Flertalet av de i körkortsregistret intagna uppgifterna synes vara sådana att något behov av hemlighållande inte kan sägas föreligga. Vad som kan i någon mån tala för sekretess är att anteckning skall göras om vissa personliga förhållanden som enligt särskilda stadganden skall anmälas till den registerförande myndigheten (vissa brott, vissa beslut jämlikt NVL o. s. v.). Enbart dessa omständigheter utgör

dock enligt kommitténs mening icke tillräckligt motiv för att hålla registret i dess helhet hemligt. Kommittén vill framhålla att det mot önskemålet om skydd för de registrerade kan anföras starka skäl för insyn i körkortsregistret. Ett skäl är att det har ålagts länsstyrelse att i registret anteckna, utöver vissa särskilt angivna förhållanden, "annan omständighet, vars anmärkande finnes erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavare" (74 § i VTK). På det hela taget är det önskvärt att framdeles som hittills sörja för insyn i underlaget för avgörandena av de viktiga ärendena om indragning av körkort m. m.

Med den föreslagna uppdelningen av körkortsregistret på en belastningsdel, som registreras inom RI, och återstoden, som bildar det egentliga körkortsregistret, kommer saken i ett nytt läge. Det blir tänkbart att behandla de båda delarna av registret olika i sekretessavseende. Vad offentlighetskommittén anför gäller framför allt person- och körkortsdata. Beträffande belastningsdata däremot kan det finnas anledning att överväga införande av sekretessregler.

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 f. n. 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 en 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.

Med en central registrering kommer vidare möjligheterna att få uppgifter om en person att vidgas, eftersom man inte längre be-

höver veta vilken länsstyrelse som utfärdat körkortet för att få uppgifterna. Även denna omständighet talar för sekretessbeläggning.

Skälen mot sekretessbeläggning är främst hänsynen till trafiksäkerheten och kontrollen över körkortsmyndigheterna. I förstnämnda hänseende avses möjligheten för den som vill anförtro åt någon annan att köra bil att kontrollera dennes lämplighet därför. Körkortsregistret är emellertid, även om belastningsuppgifterna är offentliga, inte helt lämpat för detta. Dels framgår därav inte alls i vilken omfattning körkortsinnehavaren har fört bil, dels torde flertalet trafikolyckor inte finnas registrerade däri. Det åligger vidare körkortsmyndigheterna att tillse att en körkortsinnehavares belastningar på ett adekvat sätt påverkar hans rätt att föra motorfordon. Varning och återkallelse skall tillgripas när belastningsfrekvensen ger tillräckliga skäl. Körkortsdata bör alltså vara tillräckliga för att man skall kunna bedöma en körkortsinnehavares lämplighet att föra motorfordon.

När det gäller kontrollen över körkortsmyndigheternas åtgärder, torde det i alla de fall då ärende om omprövning tagits upp vara tillräckligt att akten i ärendet är offentlig. Intresset knyter sig alltså närmast till fall då en uppgift om belastning inte föranlett något ärende om omprövning av lämpligheten. Sådana ärenden tas enligt de beräkningar som tidigare redovisats upp i mera än dubbelt så många fall som de som föranlett åtgärd beträffande körkortsinnehavet. I praktiken bör detta vara tillräckligt för att en tillfredsställande kontroll över körkortsmyndigheterna skall upprätthållas¹.

Skälen för att belastningsuppgifterna skall vara sekretessbelagda i registret synes alltså överväga. Det sagda avser närmast innehål-

¹ I sammanhanget må även erinras om det förslag som bl. a. upptagits av justitiekanslern i skrivelse den 17 april 1969 till länsstyrelserna i Uppsala och Malmöhus län. Han föreslår att i ärenden om körkortsåterkallelse en representant för det allmänna skall bevaka dess intressen och i förekommande fall överklaga länsstyrelsens avgörande. Denna fråga behandlas av trafikmålskommittén.

let i allmänna kriminalregistret, rikspolisstyrelsens personregister och kontrollstyrelsens särskilda straffregister. I fråga om övriga uppgifter som enligt vad som föreslås skall registreras i RI för körkortsregistrets räkning, d. v. s. i stort sett trafikförseelser som föranlett lägre straff än 25 dagsböter, är skälen för sekretess mindre starka. Det skulle emellertid kunna ge en ofullständig och felaktig bild av körkortsinnehavarens 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 bör tilläggas att det sagda gäller endast när uppgifter önskas ur registret. När uppgifter lämnats från registret för att ingå i akten till ett ärende, gäller naturligtvis vanliga regler, d. v. s. uppgifterna är i princip offentliga. I varje fall i körkortsärenden där fråga om återkallelse eller varning tagits upp kommer belastningarna att kunna återfinnas med anledning av beslut som är öppet registrerade.

Vissa uppgifter av belastningskaraktär kommer som tidigare framgått att stå kvar i körkortsregistret. Detta gäller anmälan från länsläkare (förste stadsläkare), meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK, framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK samt annan icke författningsreglerad anmälan eller framställning. Dylika uppgifter förekommer förhållandevis sällan, f. n. ca 3 000 om året. De torde i allmänhet föranleda ärende om omprövning av körkortsinnehavarens lämplighet och således redan av detta skäl bli registrerade i det öppna körkortsregistret. Det finns därför — även om dessa uppgifter kan vara graverande för den enskilde — inte tillräcklig anledning att enbart för dem införa särskilda sekretessregler för det i övrigt offentliga körkortsregistret. Det bör dock tillses att sådana uppgifter inte antecknas på ett onödigt diskriminerande sätt; det bör t. ex. inte direkt anges att körkortsinnehavaren är intagen för mentalvård utan endast hänvisas till anmälan. Inte heller

synes enskild anmälare normalt behöva nämnas i registret.

Den föreslagna sekretessen synes kräva lagstiftning. Förslag härom skall läggas fram i slutbetänkandet.

4.13 Rehabiliteringsregler

Enligt direktiven ingår det i utredningsuppdraget att överväga hur länge uppgifter skall stå kvar i körkortsregistret.

Beträffande vissa register finns föreskrifter, s. k. rehabiliteringsregler, som innebär att en belastningsuppgift inte längre utlämnas sedan viss tid förflutit.

I allmänna kriminalregistret är huvudregeln att i registerutdrag inte medtas anteckning om dom etc. sedan tio år förflutit från den dom eller det beslut som anteckningen avsett. Om dom eller beslut som föranlett ny anteckning inträffat inom tioårsperioden medtas dock båda anteckningarna.

För polisregister m. m. gäller i princip samma rehabiliteringsregel i fråga om uppgift till enskild: när tio år förflutit utan ny dom eller nytt beslut meddelats tas uppgiften inte med i utdrag ur registret.

För kontrollstyrelsens särskilda straffregister är rehabiliteringstiden fem år. Har, efter det en person upptagits i registret, förflutit en sammanhängande tid av minst fem år utan att någon ny händelse inträffat som skall redovisas i utdrag i registret, skall de tidigare anteckningarna inte tas med i registerutdrag. Kontrollstyrelsen kan dock ta med sådana anteckningar om särskilda skäl föreligger.

Någon rehabiliteringsregel finns inte för körkortsregistret. I praktiken förekommer dock ofta viss begränsning. Åklagarna, som rekviderar det utan jämförelse största antalet utdrag ur körkortsregistret, begär i flertalet fall endast utdrag för de två senaste åren. Rådhusrätten i Stockholm vill ha uppgifter för de fem senaste åren. S. k. fullständigt utdrag förekommer emellertid i stor utsträckning, enligt uppgift från en länsstyrelse i inemot hälften av fallen. Bl. a. torde regeringsrätten i regel begära fullständigt utdrag i körkortsärenden som fullföljts dit.

Vid den förut omnämnda enkäten begärdes också svar på frågor hur gamla uppgifter om inaktuella beslut av körkortsmyndighet eller belastningar o. d. som man önskar tillgång till. Tre av dem som besvarat frågan önskade endast aktuella uppgifter, en ville ha uppgifter från den senaste treårsperioden medan flertalet eller tio, bland dem riksåklagarämbetet, rikspolisstyrelsen och föreningen Sveriges häradshövdingar och stadsdomare, ansåg att uppgifter från de senaste fem åren skulle vara tillräckliga. Endast två förordade en längre tid än fem år, nämligen socialstyrelsen, som uttalat sig för tio år, och statistiska centralbyrån, som ansåg uppgifter behövliga för mycket lång tid. Dessutom önskades för utdelande av trafiksäkerhetsbelöningar upplysning om "alla förseelser".

De skäl som åberopats för rehabiliteringsregler anges i prop. 1963: 39 s. 44 med förslag till lag om allmänt kriminalregister på följande sätt:

Vad som däremot bör förhindras är, att brott även sedan lång tid förflutit utan att den dömda varit föremål för nya kriminalvårdande ingripanden fortfar att i olika sammanhang utgöra en belastning för honom. Ur de rättsvårdande organens synvinkel måste långt tillbaka liggande brottspåföljder sakna intresse vid val av påföljd och vid straffmätning, om ej fråga är om fortsatt kriminalitet av den art, att brotten ingår som länkar i en sammanhängande kedja. Och i de speciella fall, där andra än de rättsvårdande myndigheterna får del av registrerade uppgifter om ådömda påföljder, torde enstaka gamla påföljdsbeslut ej vara av sådan självständig betydelse, att de behöver redovisas.

Dessa skäl gäller också i fråga om belastningsanteckningar beträffande körkortsinnehavare. Från trafiksäkerhetssynpunkt synes det inte nödvändigt att ta hänsyn till förseelser och brott som inträffat för många år sedan, i varje fall inte om flera år förflutit utan att något inträffat som föranlett anteckning.

En rehabiliteringstid synes därför böra införas även för utlämnande för körkortsändamål av uppgifter från RI om belastningar. För uppgifter som ingår i register med särskilda rehabiliteringsregler bör rehabilite-

ringstiden inte vara längre än som i andra fall gäller för respektive register. Man bör således inte för trafiksäkerhetsändamål få ut en uppgift från t. ex. kriminalregistret, som man inte kan få därifrån i annat sammanhang. Lämpligt torde vara att samma rehabiliteringstid gäller för alla körkortsbelastningar, alltså även för dem som inte finns i andra register. Hur lång tid denna skall vara torde dock böra bestämmas i samband med att ställning tas till trafikmålskommitténs betänkande.

För statistiska och liknande ändamål, då körkortsinnehavarens namn inte lämnas ut, bör alla uppgifter som finns bevarade kunna utnyttjas.

Även när det gäller anteckningar om varning eller återkallelse liksom för de belastningar som registreras i körkortsregistret kan de nyss återgivna skälen för införande av en rehabiliteringstid åberopas. Situationen är visserligen när det gäller beslut om omprövning av körkortsinnehavet något anorlunda än i fråga om belastningarna. Sekretess föreslås inte för dessa uppgifter och behovet av upplysningar för att tillgodose trafiksäkerheten talar i viss mån mot begränsning av uppgiftslämnandet rörande körkortsmyndigheternas beslut. Uppgifterna torde vidare vanligen inte vara av samma personligt diskriminerande slag som t. ex. uppgifter i det allmänna kriminalregistret. En följd av att dessa uppgifter är offentliga blir emellertid att man med ledning av dem kan få tillgång till akten och ur denna hämta uppgifter om sådana belastningar som enligt förslaget eljest skall vara sekretessbelagda. I den mån uppgifter ingår i en akt är de nämligen i princip offentliga.

Även beträffande dessa uppgifter gäller dock att deras betydelse för bedömningen ur trafiksäkerhetssynpunkt minskar allteftersom tiden går. Detta framgår också av enkäten som visar att uppgifter som är mer än fem år gamla oftast anses onödiga. För den som skall uppdra åt någon att föra motorfordon torde som anges i föregående avsnitt körkortsdata vara tillräckliga och nu ifrågasvarande data över huvud inte behövas.

Självklart är emellertid att en begränsning

av uppgiftsutlämnandet i varje fall inte kan gälla alla slag av anteckningar i körkortregistret. Vissa uppgifter, såsom datum för utfärdande av gällande körkort, särskilda villkor som gäller för detta och den behörighet det ger, måste stå kvar hur gamla de än är. Anteckning om varning och återkallelse borde däremot kunna tas bort efter viss tid. Om uppgift om återkallelse inte får lämnas ut, måste emellertid detsamma gälla alla andra uppgifter om det återkallade körkortet, även t. ex. utfärdandedatum. I annat fall framgår det indirekt av utdrag ur registret att körkortet återkallats.

En rehabiliteringsregel kan alltså inte begränsas till omprövningsbeslut och belastningar. Den måste för att få någon mening också avse vissa andra uppgifter som i och för sig inte träffas av de principiella skälen för rehabiliteringsregeln.

Eftersom körkortregistret är offentligt måste rehabiliteringsregler ges antingen i form av föreskrifter om utgallring av vissa uppgifter ur registret eller såsom sekretessregler. Någon motsvarighet härtill synes inte förekomma för andra offentliga register.

Till det sagda kommer att frågan har så nära samband med trafikmålskommitténs arbete att den inte bör prövas förrän dess förslag föreligger. Några rehabiliteringsregler föreslås därför inte nu för andra uppgifter än de belastningar som ingår i RI. Även dessa får närmare utformas i slutbetänkandet.

4.14 Vilka skall få uppgifter ur registret?

Eftersom körkortregistren f. n. är helt offentliga, kan vem som önskar få ta del av uppgifterna däri. Om sekretessregler införs måste också avgöras vem som skall få ta del av de sekretessbelagda uppgifterna.

De uppgifter inom RI som har betydelse i körkortshänseende och som enligt förslaget skall vara sekretessbelagda bör kunna tillgå av polis, åklagare, domstolar och tullverket. Dessa myndigheter har redan tillgång till uppgifter ur de övriga register där samma information finns. Även körkortsmyndighe-

terna behöver uppgift om de sekretessbelagda belastningarna; uppgift om nytilkommande belastningar skall f. ö. liksom f. n. delges dem. Statens trafiksäkerhetsverk, som har att pröva frågor om godkännande av föreståndare, lärare och instruktörer vid trafikskolor, bör för detta ändamål ha tillgång till belastningsuppgifter beträffande personer som söker sådant godkännande. Detsamma bör gälla i fråga om dem som söker tjänst hos trafiksäkerhetsverket som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent. Verket bör vidare i fråga om dem som fått sådant godkännande eller har sådan tjänst få besked om belastning som har betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vid enkäten har framställts ytterligare krav på tillgång till belastningsdata som enligt förslaget skall sekretessbeläggas dels för statistiska ändamål av trafiksäkerhetsverket, statens trafiksäkerhetsråd och statistiska centralbyrån, dels för prövning av körkortsinnehavares lämplighet som bilförare m. m. av televerket, statens järnvägar, AB Stor-Stockholms Lokaltrafik, Svenska Arbetsgivareföreningen, Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation och transportnämnden, dels för utdelande av trafiksäkerhetsbelöningar för "hänsynsfull och omdömesgill körning", dels för uppföljning av hur de personer som erhållit körkort först efter socialstyrelsens prövning klarat sig i trafiken, dels för medicinsk prövning av lämpligheten att inneha körkort, speciellt vid psykiska sjukdomar, av Sveriges Läkarförbund, dels ock för uppföljning av resultatet av olika utbildningsmetoder av Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

Registrerade uppgifter bör, som redan antytts, 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. Utlämnande bör, liksom gäller för allmänna kriminalregistret och polisregister, ske utan att körkortsinnehavarens namn anges.

När det gäller arbetsgivares önskemål om uppgifter för att kunna bedöma en persons lämplighet som förare synes det inte nöd-

vändigt att lämna sekretessbelagda uppgifter om belastningar. Det torde vara tillräckligt för arbetsgivaren att ha tillgång till körkortsmyndighetens bedömning av förarens lämplighet från trafiksäkerhetssynpunkt, d. v. s. om han har gällande körkort och vilken behörighet detta omfattar. Den som efter vederbörlig prövning tilldelas körkort för viss behörighet får vid den tiden antas ha varit skickad att föra sådana fordon som behörigheten avser. Det får vidare förutsättas att de belastningar han ådrar sig föranleder adekvata åtgärder från myndigheternas sida i fråga om hans behörighet. Om ärende angående omprövning tas upp, d. v. s. diarieförs, framgår detta av en icke sekretessbelagd uppgift i registret.

Uppgifter om belastningar ur körkortsregistret bör inte begagnas för prövning av om han ur andra synpunkter lämpar sig för viss anställning.

En anledning till att man från arbetsgivarhåll önskar tillgång till belastningsdata vid intagning till yrkesutbildning anges vara att sökanden i flertalet fall inte hinner skaffa lämplighetsintyg för trafik kort i tid till uttagningsprövningarna. Om sådant intyg inte kan företes är det önskvärt att man redan vid denna tidpunkt får underlag för att bedöma vederbörandes möjlighet att få sådant intyg. I annat fall måste kanske en dyrbar utbildning avbrytas. I det nya systemet med differentierade körkort krävs motsvarande lämplighetsintyg vid ansökan om körkort för yrkesmässig personbefordran, tyngre släpfordon, tung lastbil eller buss. Spörsmålet torde böra lösas i samband med att ställning tas till en framställning av den 1 februari 1967 som Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet gjort hos Kungl. Maj:t om förlängning av giltighetstiden för lämplighetsintyg vid yrkesförarutbildning vid yrkesskolor. Framhållas kan dock att lämplighetsintyg ofta torde kunna utfärdas betydligt snabbare än f. n. när tillämpliga uppgifter samlats inom RI samt att man genom tillkomsten av RI och det nya registret kommer att få möjlighet att kontrollera om något inträffat efter utfärdandet av lämplighetsintyget.

Utmärkelser för viss tids prickfri körning värderas högt av många förare. Det torde emellertid kunna ifrågasättas om dessa belöningar har sådant värde från trafiksäkerhetssynpunkt att de utgör tillräckligt skäl för att ge tillgång till sekretessbelagda belastningar ur körkortsregistret. De i det föregående skisserade rehabiliteringsreglerna medför dessutom att uppgifter om belastningar inte kan avse mera än en begränsad tidrymd. I den mån utdelning av sådana utmärkelser alltjämt skall ske, torde de därför såvitt rör körkortsregistret kunna grundas på de offentliga uppgifterna i detta.

Socialstyrelsen bör ha tillgång till sekretessbelagda belastningsuppgifter beträffande de personer i fråga om vilka socialstyrelsens prövning av deras lämplighet att få körkort inhämtats. De belastningsdata som länsläkare eller annan expertis kan behöva tillgång till i ett körkortsärende finns normalt i akten. I förekommande fall kan länsstyrelsen komplettera med uppgifter om belastningsdata.

Trafikskolornas önskemål om uppgifter för uppföljning av resultat av olika utbildningsmetoder torde tillgodoses genom statistiska uppgifter.

För meddelande av trafik tillstånd för yrkesmässig trafik behöver länsstyrelser och trafiknämnder tillgång till uppgifter som belyser sökandens erfarenhet och lämplighet. För den lämplighetsprövning som sålunda fordras krävs i praktiken samma uppgifter som vid utfärdande av lämplighetsintyg, vilket i och för sig kan synas något egendomligt eftersom trafik tillstånd kan utfärdas även för juridiska personer. Polismyndigheterna, som verkställer utredningen för trafiknämndernas räkning, bör emellertid även för detta ändamål äga inhämta uppgift om sekretessbelagda körkortsbelastningar från RI beträffande personer som söker trafik tillstånd. Detsamma bör gälla för transportnämnden i fråga om dess tillståndsgivning.

I övrigt bör befogenhet finnas att i samma omfattning som gäller för allmänna kriminalregistret medge utlämnande av sekretessbelagda uppgifter, d. v. s. för veten-

skapliga ändamål och när de begärs av utländsk myndighet.

Medgivande eller samtycke från enskild bör i princip inte föränleda att uppgifter beträffande honom själv lämnas ut. Sekretessbestämmelserna kan i så fall delvis sättas ur spel, t. ex. om arbetsgivare kräver medgivande från platsökande som villkor för anställning. Offentlighetskommittén (SOU 1966: 60 s. 101) som hävdar samma uppfattning föreslår att registeruppgifter inte skall omfattas av den eljest föreslagna bestämmelsen om verkan av enskilds samtycke.

Beträffande de icke sekretessbelagda uppgifterna, d. v. s. persondata och körkortsdata som skall finnas i det egentliga körkortsregistret, liksom de belastningsuppgifter som skall registreras där, gäller de vanliga offentlighetsreglerna. Den som så önskar bör alltså få ta del av dem. Detsamma gäller självfallet allmänna handlingar i en akt till ett körkortsärende.

4.15 Hur snabb tillgång behövs till körkortsregistret?

I enkäten har även frågats hur snabbt de olika avnämarna behöver tillgång till uppgifterna och om uppgifter behöver inhämtas på annan tid än statsmyndigheternas normala tjänstgöringstid.

Anspråk på omedelbar tillgång till uppgifter vid alla tider på dygnet har därvid ställts av polisen, tullen, arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar och Sveriges Biluthyres Riksförbund. Även trafiksäkerhetsverket, Motorbranschens Riksförbund och Sveriges Läkarförbund anser det önskvärt att vissa uppgifter kan lämnas omedelbart, dock endast under dagtid. Statistiska centralbyrån framhåller att det av produktionsplaneringsskäl kan bli aktuellt att inhämta uppgifter nattetid. I övrigt önskar flertalet få uppgifterna inom 2—3 dagar. Riksåklagarämbetet anser det tillräckligt att få uppgifterna inom en vecka och några, bland dem värnpliktsverket, anger tiden 1—2 veckor.

De kvantitativt största anspråken på uppgifter kommer från polisen som uppskattar

sitt behov till 300 000—500 000 uppgifter per år, varav en mycket stor del behövs omedelbart vid förfrågan.

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. Med omedelbar tillgång förstås antingen att registret är direkt fysiskt tillgängligt eller att sådan förbindelse med registret föreligger att uppgifter ur detta kan fås omgående.

Vid särskilt anordnad trafikkontroll, rutinkontroll av förare som stoppats av polisen eller upptagande av personuppgifter på en trafikolycksplats skall förare av körkortspliktigt fordon förete körkort för polisen. F. n. har polisen ingen annan möjlighet att kontrollera körkortets giltighet, t. ex. om det är återkallat eller inte, än att antingen undersöka om det är upptaget i förteckningen över återkallade körkort eller att via radioförbindelse med polisstation och därifrån per telefon ta kontakt med den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Nämnade förteckning kan dock inte hållas dagsaktuell och är inte heller särskilt praktisk att handskas med. Den information som erhålls ur förteckningen är dessutom ur kontrollsynpunkt mycket begränsad. Att per radio och telefon inhämta uppgifter från vederbörande länsstyrelse är mycket tidsödande. I praktiken torde ofta minst 15—20 minuter gå innan svar kan fås. Förfarandet förutsätter att man vet vilken länsstyrelse som utfärdat körkortet, vilket inte säkert är fallet om föraren uppger att han glömt att ta med sitt körkort. Vidare kan sådan uppgift i princip bara fås under länsstyrelsens arbetstid. Omedelbar tillgång till uppgifter ur ett centralt körkortsregister medger avsevärt vidgade möjligheter att fastställa en persons identitet. Personer med förfalskade körkort känner som regel inte till alla den ursprungliga körkortsinnehavarens persondata. Falsa och förfalskade körkort kan således avslöjas snabbt. Detsamma gäller personer som uppger sig ha glömt körkortet men som i realiteten aldrig haft något körkort eller

vilkas körkort återkallats. Om polisen får möjlighet att omedelbart hämta uppgifter ur ett centralt körkortsregister, kommer därför olovlig körning att kunna avslöjas i helt annan utsträckning än f. n. Vidare får polisen förutsättningar som i dag saknas att omhänderta de körkort som borde ha återställts efter återkallelse- eller omhändertagandebeslut.

Polisen kan även behöva omedelbar tillgång till förarens adress för att snabbt kunna sätta igång spaning efter honom, t. ex. när han avvikit i samband med trafikolycka eller rattfylleribrott.

Av det anförda framgår att polisen — för att på bästa sätt kunna utnyttja de fördelar ett centralt register ger — behöver omedelbar tillgång till i första hand fullständigt namn, personnummer, bostadsadress och den behörighet körkortet omfattar. Vidare behövs omedelbar uppgift om datum för beslut om omhändertagande eller återkallelse jämte datum för delgivning av sådant beslut. Om det finns möjlighet att viss person innehar ett körkort illegalt, t. ex. när hans körkort har omhändertagits eller återkallats men inte överlämnats till myndighet eller när körkortet förnyats därför att det uppges förstört eller förkommet behövs också uppgift därom. För att polisen skall kunna konstatera att särskilda villkor som meddelats för körkort efterlevs, bör även uppgift om förekomsten av sådana villkor kunna inhämtas. Samtliga här nämnda uppgifter bör kunna erhållas omedelbart.

Polisen önskar att varje polisstation som har telex- eller dataförbindelse med rikspolisstyrelsens register skall ha möjlighet att inhämta uppgifter ur det centrala körkortsregistret. Sådan telexförbindelse finns f. n. i samtliga polisdistrikt och dataförbindelser planeras efter hand införda i åtskilliga distrikt.

Polismannen på fältet bör per radio kunna ta kontakt med polisstationen. Denna vidarebefordrar spörsmålet till registret via telex eller dataförbindelse. Stor snabbhet är nödvändig om man skall kunna utnyttja systemet vid t. ex. en större trafikkontroll, då ett stort antal bilar stoppas i tät följd. Blir

väntetiden för lång bildas kö vid kontrollstationen, varvid allmänheten besvärar sig i onödan och färre bilister hinner kontrolleras.

Det kan i detta sammanhang påpekas att vissa av de nu angivna uppgifterna kan användas av polisen även i sammanhang som inte har direkt samband med trafiken, framförallt vid polisens spanings- och utredningsarbete i övrigt. Eftersom många personer använder körkort för att inför polisen styrka sin identitet kan uppgifterna i registret i stor omfattning användas för identitetskontroll utan samband med trafikkontroll. För polisen är det ibland också värdefullt att snabbt kunna skaffa adressuppgifter, bl. a. vid personeftersökning i samband med delgivningar. Även för sådana användningsområden som de nu exemplifierade är det ofta av stor betydelse att få tillgång till uppgifterna omedelbart.

Det kan således fastställas att möjligheten för polisen att få omedelbar tillgång till ovan angivna uppgifter från ett centralt körkortsregister underlättar och effektiviserar polisens arbete, framför allt med trafikövervakning, i mycket stor utsträckning.

Också tullverket har behov av att snabbt kunna få uppgifter ur registret. En mycket stor del av varusmugglingen, särskilt narkotikasmugglingen, utförs med motorfordon. Vid bekämpningen av varusmuggling liksom annan brottsbekämpning är fastställande av identiteten ett av de viktigaste momenten. I och med att passtvänet avskaffas i förhållande till de nordiska länderna, har körkortet kommit att spela en mycket väsentlig roll som identitetshandling. Om tullverket får möjlighet att från tullplats omedelbart i samband med tullkontroll hämta uppgifter från ett centralt körkortsregister kommer möjligheterna att fastställa identiteten hos körkortsinnehavare att öka avsevärt. Med hänsyn till det anförda synes det vara angeläget att också tullen får omedelbar tillgång till registret. Detta förutsätter dock att lämplig förbindelse med det centrala registret ordnas från i vart fall de större tullplatserna, en fråga som inte ingår i utredningsuppdraget.

Länsstyrelserna som förutsätts handlägga både ansökningar om körkort och ärenden om omprövning av körkortsinnehav behöver ha fortlöpande tillgång till uppgifter ur registret. I vissa fall måste beslut fattas så snabbt att uppgift behövs praktiskt taget omedelbart, t. ex. vid meddelande att körkort omhändertagits. Men även i många andra fall synes det av praktiska skäl nödvändigt att länsstyrelserna snabbt kan få tillgång till person- och körkortsdata. Om maskinellt framställda registermeddelanden enligt förslag i avsnitt 5.2 utöver uppgift om belastningar skall innehålla uppgift även om körkortsdata, kommer visserligen länsstyrelserna inte att behöva rekvidrera uppgifter i dessa fall. Omprövning av körkortsinnehav kan emellertid aktualiseras även på annat sätt. Vidare kan i ansökningsärende föreliggande behov av att snabbt få uppgifter ur registret. Att hänvisa länsstyrelserna till att beställa utdrag ur registret i dessa fall och sedan avvakta utdragen samt sortera dessa på de olika ärendena torde inte vara praktiskt möjligt annat än i undantagsfall. Även länsstyrelserna bör därför ha omedelbar tillgång till uppgifter ur registret. Detta bör gälla alla uppgifter som behövs för handläggningen av körkortsärenden, d. v. s. samtliga uppgifter i registret, möjligen med undantag av uppgift om godkännande av viss trafikskolepersonal, anställning av viss personal vid trafiksäkerhetsverket och innehav av luftfartscertifikat.

För att tillgodose kravet på en snabbare handläggning av trafikmål kan det även tänkas att domstolarna, eller vissa av dem, liksom åklagarmyndigheter framdeles kan komma att förhållandevis snabbt behöva inhämta registrerade uppgifter.

Arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar anser att banker och posten men även affärer, restauranger, bensinstationer m. fl. behöver omedelbar tillgång till ett centralt register för att kunna kontrollera att namn, personnummer m. m. på körkortet överensstämmer med motsvarande uppgifter i registret. Behovet av sådan kontroll torde minska avsevärt i och med att körkortet med det föreslagna förfalsknings-

skyddet blir avsevärt svårare att förfalska än f. n. Möjlighet till kontroll synes emellertid ändå böra finnas. Sådan kontroll bör, för att ha avsedd effekt, kunna ske snabbt.

Slutligen bör även beaktas de önskemål som framförts av biluthyrare, bilfirmor o. d. om snabb tillgång till registrerade data. Det torde nämligen också vara ett trafiksäkerhetsintresse att dessa ges möjlighet att kontrollera körkortsinnehav. I likhet med vad ovan anförts bör en dylik kontroll kunna ske snabbt för att tjäna avsett ändamål.

Av det sagda framgår att ett centralt register bör organiseras så att praktiskt taget samtliga uppgifter i registret kan utlämnas omedelbart. Hur detta tekniskt sett skall lösas behandlas närmare i avsnitt 4.19.

Vad nu anförts avser normalt inte de belastningar som kommer att ingå i RI. I några fall kan dock körkortsmyndigheterna behöva ha omedelbar tillgång även till dessa uppgifter. Så kan vara fallet när underrättelse om omhändertagande av körkort kommer in från åklagare eller polismyndighet och länsstyrelsen snabbt måste ta ställning till frågan hur det skall förfaras med körkortet. Åtminstone i vissa fall behövs för detta avgörande tillgång till körkortsinnehavarens belastningar. Även andra interimistiska återkallelser av körkort kan någon gång vara brådskande och uppkomma utan att den underrättelse som ger anledning till ärendet kommer via RI eller körkortsregistret. I övrigt synes det emellertid tillräckligt att uppgift om belastningarna i RI kan utlämnas med samma varsel som avses gälla beträffande övriga uppgifter därifrån.

Flertalet av de nu nämnda avnämarna, i synnerhet polisen och tullen, men även biluthyrare, bensinstationer, restauranger m. fl. samt i viss utsträckning också posten, banker och affärer m. fl. har behov av att hämta uppgifter även under annan tid än statsmyndigheternas normala tjänstgöringstid. För att fördelarna med ett centralt register skall kunna utnyttjas till fullo måste uppgifter därför kunna lämnas i princip när som helst under dygnet. Körkortsregistret bör alltså vara dygnsbevakat.

4.16 Avskiljande av uppgifter ur registret

Som tidigare omtalats skall körkortsinnehavare 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 avförande ges också i nämnda stadgande för det fall att körkortsinnehavare av annan länsstyrelse tilldelas körkort av annat slag eller när efter återkallelse nytt körkort utfärdas av annan länsstyrelse. Regler i nämnda hänseenden behövs inte i ett centralt körkortsregister.

Den nuvarande nittioårsregeln har tillkommit för den händelse körkortsregistret inte får uppgift om dödsfall, vilket särskilt torde vara fallet om körkortsinnehavare efter att han erhållit körkort flyttar till annat län. 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. De kan naturligen inte avföras ur registret vid avflyttningen, eftersom man inte vet om och när de återvänder. Om körkortet skall periodiskt förnyas utan förarkontroll, bör underlåten förnyelse inte medföra att innehavaren avförs ur registret även om han emigrerat. Han har fortfarande kvar sin rätt att föra motorfordon och kan få sitt körkort förnyat. De anteckningar rörande honom som finns i körkortsregistret bör därför kvarstå till dess man kan räkna med att förnyelse inte längre är aktuell. Blir körkortet inte periodiska, bör anteckningarna också 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. Emigration bör alltså registreras.

4.17 Registrering och handläggning av ärenden rörande utländska körkort

Hittills har endast svenska körkort behandlats. Sverige har genom sin anslutning till 1949 års vägtrafikkonvention åtagit sig att godta körkort som i enlighet med konventionen utfärdats i andra konventionsländer. Anslutning till 1968 års konvention medför samma skyldighet. Enligt 37 § 1 mom. VTF har också innehavare av utländska körkort medgivits rätt att på vissa villkor föra motorfordon här i landet. Bestämmelser här om 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 Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon m. m. Dessa bestämmelser går längre än vad konventionerna kräver.

Enligt 1962 års kungörelse äger innehavare av i främmande stat utfärdat och där gällande körkort (utländskt nationellt körkort) samt innehavare av i främmande stat utfärdat internationellt körkort (utländskt internationellt körkort) av den lydelse som avses i 1949 års vägtrafikkonvention i Sverige föra motorfordon av det slag för vilket körkortet gäller. Körkortet skall vara utfärdat på något av vissa i kungörelsen uppräknade språk eller vara försett med intyg om körkortets äkthet och giltighetstid eller med auktoriserad översättning. Utländskt körkort gäller emellertid inte om innehavaren under de sist förflutna tre åren vistats i Sverige mer än två år eller innehar gällande svenskt körkort eller under de sist förflutna tre åren innehaft svenskt körkort, vilket återkallats eller omhändertagits. Utländskt körkort gäller vidare inte för framförande av i Sverige registrerat motorfordon i yrkesmässig trafik eller för förande av

svensktregistrerad buss eller lastbil under yrkesutövning som förare för annans räkning. Om villkoren för erhållande av körkort inte längre uppfylls eller om sådant förhållande föreligger som medför återkallelse av svenskt körkort, äger länsstyrelse besluta att körkortet under viss tid inte skall medföra rätt att föra motorfordon här i riket. Meddelas sådant beslut skall länsstyrelse omhänderta körkortet intill utgången av den tid, för vilken innehavaren fråntagits rätten att bruka detsamma, eller intill den tidpunkt dessförinnan, då innehavaren lämnar Sverige. Anteckning om beslutet skall, om så lämpligen kan ske, göras på körkortet, varjämte anmälan om beslutet, innefattande uppgift om förarens namn och adress, skyndsamt skall göras till kommunikationsdepartementet (6 §). Även varning kan komma i fråga.

Föreskriften om anteckning av beslutet på körkortet grundar sig på art. 24 p. 5 i 1949 års konvention som innehåller en särskild bestämmelse härom. Motsvarande rätt att göra anteckning ges enligt art. 42 1. i 1968 års konvention endast beträffande internationella körkort.

Enligt 1956 års kungörelse gäller i Danmark Finland och Norge utfärdat körkort samt tillståndshandling, avseende tillstånd för innehavaren att under tillfällig vistelse föra motorfordon, för förande av vederbörande slag av motorfordon vid tillfälligt uppehåll i Sverige under tillståndsbevisets giltighetstid, i fråga om körkort dock högst ett år, samt vid yrkesmässig trafik endast om fordonet inte är registrerat i Sverige.

Enligt ordalydelsen innebär denna bestämmelse ett mindre långtgående medgivande för innehavare av nordiska körkort än för innehavare av utomnordiska körkort, för vilka tvåårsregeln gäller. Enligt uttalande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 5 december 1962 bör emellertid stadgandet inte tolkas så att medborgare i nordiskt land kommer i sämre ställning beträffande giltighetstiden än innehavare av annat utländskt nationellt körkort. Om tillståndsbevisets innehavare har eller tar stadigvarande hemvist i Sverige gäller inte

beviset. Om villkoren för erhållande av tillståndsbevis uppenbarligen inte längre uppfylls eller om tillståndshavaren gjort sig skyldig till förseelse som medför återkallelse av svenskt körkort, äger länsstyrelse vägra godkännande av tillståndsbeviset för viss tid. Även varning kan förekomma. Vägras godkännande av tillståndsbevis skall länsstyrelse omhänderta beviset. När slutligt beslut meddelats eller, om innehavaren dessförinnan lämnat Sverige, när länsstyrelsen erhållit vetskap därom, skall länsstyrelsen sända beviset till den myndighet som utfärdat detsamma. Därvid skall även orsaken till det vägrade godkännandet anges. På beviset skall göras anteckning om den tid, för vilken godkännandet vägrats. Underrättelse om varning skall även lämnas till nämnda myndighet med angivande av orsaken till varningen (4 §).

F. n. saknas skyldighet för myndighet att till länsstyrelse anmäla belastningar beträffande innehavare av utländska körkort. Sålunda omfattar domstols anmälningsskyldighet enligt 80 § 2 mom. VTK endast innehavare av svenska körkort. Detsamma gäller nykterhetsnämnds anmälningsskyldighet enligt 80 § 3 mom. VTK. Även cirkuläret angående anmälan till länsläkare (förste stadsläkare) av vissa sjukdomstillstånd hos förare av motorfordon, luftfartyg m. m. omfattar endast innehavare av svenska körkort. Detsamma gäller även framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK.

Nämnda förhållande påtalades av överståthållarämbetet i skrivelsen den 21 april 1966. Ämbetet hemställde om sådan ändring av gällande bestämmelser att underrättelseskyldighet jämväl kommer att innefatta innehavare av utländska körkort. I skrivelsen anförs bl. a. att ingripanden i körkortshänsenden mot innehavare av utländskt körkort sker mer eller mindre slumpmässigt och i huvudsak är begränsade till de fall då polis- eller åklagarmyndighet jämlikt 35 § VTF omhändertagit vederbörandes körkort och insänt det till länsstyrelsen.

Förslaget innebär dessutom att underrättelse i fråga om utlänning som är mantalskriven här i landet skall tillställas länssty-

relsen i det län där vederbörande är bosatt, varigenom sörs för att brottet blir känt för den länsstyrelse som äger utfärda svenskt körkort för utlänningen. I övriga fall skall underrättelsen ske till länsstyrelsen i det län där vederbörande vistas.

Framställningen tillstyrktes eller lämnades utan erinran vid remissbehandling av samtliga hörda myndigheter till vilka den remitterats — riksåklagarämbetet, rikspolisstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Malmöhus och Norrbottens län. Rikspolisstyrelsen som ansåg att det även krävs en central registrering av underrättelserna förklarade sig beredd att föra ett centralt sökregister, baserat på uppgifter från länsstyrelserna.

Det måste anses vara ett angeläget önskemål ur trafiksäkerhetssynpunkt att möjligheterna till kontroll av och ingripande mot innehavare av utländska körkort vidgas. Den alltmer ökande trafiken över gränserna torde göra behovet av kontrollmöjligheter än större i framtiden. Nämnas kan att antalet arbetsansmällda utlänningar den 1 juli 1969 uppgick till över 183 000, av vilka ett stort antal torde inneha körkort, som utfärdats i vederbörandes hemland. Genomförs förslaget om utvidgad underrättelseplikt skulle otvivelaktigt möjligheterna att ingripa mot ifrågakvarande trafikanter med utländska körkort öka avsevärt samtidigt som man finge ett bättre underlag för prövning av ansökningar om svenskt körkort från innehavare av utländska körkort.

I skrivelsen nämns inte uttryckligen något om registrering av inkommande anmälningar eller därav föranledda beslut. En sådan registrering synes emellertid förutsatt. För att möjliggöra en samordnad redovisning i de fall upprepade anmälningar mot en person förekommer torde det nämligen vara nödvändigt att anmälningarna registreras i någon form. Detsamma gäller körkortsmyndighetens beslut. Registreringen möjliggör också för körkortsmyndigheten att vid en eventuell ansökan om svenskt körkort få kännedom om tidigare belastningar och

beslut. Anmälningar avseende utländska körkort och därav föranledda beslut bör registreras centralt. Skälen för central registrering är minst lika starka som i fråga om svenska körkort eftersom forumregler saknas beträffande utländska körkort. En dylik registrering kan genomföras förhållandevis enkelt med hjälp av RI. Uppgifterna i polisregister samt kriminalvårdsstyrelsens och kontrollstyrelsens register är nämligen i fråga om utlänning som är mantalsinte begränsade till enbart svenska medborgare utan omfattar även utlänningar som begått brott o. d. här i landet. Vissa belastningsdata skall således redan av andra skäl lagras inom RI.

Information kan lämnas direkt till körkortsmyndighet allt eftersom den inkommer på samma sätt som föreslagits beträffande svenska körkort. I det centrala körkortsregistret måste emellertid registreras dels alla beslut av körkortsmyndighet som rör innehavare av utländska körkort, dels sådana belastningar beträffande dessa innehavare som inte registreras inom RI, d. v. s. i huvudsak anmälningar från länsläkare (förste stadsläkare), vissa uppgifter från nykterhetsnämnd (80 § 3 mom. andra stycket VTK) samt framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK.

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. I allmänhet torde beslut fattas av länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren är kyrkobokförd eller där han vistas eller där ingripandet ägde rum. I många fall torde emellertid särskilt vistelseorten vara svår att utröna. Det kan därför förekomma att beslut på grund av olika förseelser av samma körkortsinnehavare och t. o. m. på grund av samma förseelse fattas av två eller flera länsstyrelser oberoende av varandra. Den förordade centrala registreringen torde visserligen i någon mån avhjälpa detta missförhållande men betydande svårigheter att åstadkomma en önskvärd samordning torde alltså kvarstå.

Olägenheter följer också av att ärenden av hithörande slag, särskilt på mindre länsstyrelser, är förhållandevis ovanliga. Handläggningen blir därför ofta besvärlig och tidsödande. Betydande skiljaktigheter i praxis vid handläggningen olika länsstyrelser emellan torde även föreligga. Svårigheter med tolkning kan också uppstå.

Nämnda omständigheter utgör enligt min mening starka skäl för att handläggningen av ärenden rörande tillämpning av 1956 och 1962 års kungörelser knyts till en enda myndighet. Härigenom uppnås ett mera rationellt handlägningsförfarande samt en enhetligare tillämpning. Vidare uppkommer inte heller några problem beträffande vilken länsstyrelse som skall vara rätt forum.

En centralisering av handläggningen försvårar dock en närmare kontakt mellan körkortsmyndigheten och körkortsinnehavaren. Särskilt i ärenden rörande ingripanden, varom här är fråga, har detta betydelse. Med hänsyn bl. a. till det förhållandevis ringa antalet ärenden torde emellertid denna omständighet inte uppväga fördelarna med en central handläggning, som även kan underlätta användandet av tolkar.

Beträffande frågan om vilken myndighet som skall handlägga hithörande ärenden kan olika möjligheter tänkas. I avvaktan på trafikmålskommitténs förslag förutsätts i detta betänkande att såväl beslut om utfärdande av körkort som omprövning av körkortsinnehav liksom hittills skall ankomma på länsstyrelserna.

Det anförda talar enligt min mening för att handläggningen av ärenden rörande utländska körkort bör handhas av en enda länsstyrelse. Länsstyrelsen i Stockholms län torde ha den största erfarenheten av hithörande ärenden. Jag föreslår därför att handläggningen av samtliga ärenden enligt 1956 och 1962 års kungörelser överförs till denna länsstyrelse. Detta innebär bl. a. att samtliga uppgifter rörande innehavare av utländska körkort bör tillställas länsstyrelsen i Stockholms län, som även har att svara för att uppgifter om körkortsåtgärder blir registrerade.

I detta sammanhang bör även uppmärk-

sammans en annan omständighet som har visst samband med ovan nämnda förslag och som påtalades av åklagarmyndigheten i Malmö vid remissbehandlingen av överståthållarämbetets förslag.

F. n. saknas uttryckliga bestämmelser om polis- och åklagarmyndighets rätt att omhänderta utländskt körkort eller motsvarande tillstånd. Överståthållarämbetet anförde härom att bestämmelserna i 35 § VTF ansetts analogivis tillämpliga. Åklagarmyndigheten i Malmö uppgav emellertid att man där tillämpar en motsatt praxis, d. v. s. körkortet omhändertas inte utan man tillställer i stället länsstyrelsen underrättelse om vad som förevarit. Anledningen härtill angavs vara att ett så kraftigt ingripande som omhändertagande inte ansågs böra ske utan direkt stöd i lag eller författning.

Spörsmålet har berörts även av trafikmålskommittén. Denna anförde i sitt betänkande "Förundersökning" (SOU 1967: 59 s. 56) att man i och för sig anser det motiverat att en rätt att omhänderta utländskt körkort bör finnas men att det är ytterst tveksamt om 35 § VTF kan tillämpas i dessa fall. Med hänsyn till att det också i praktiken synes råda olika uppfattningar i frågan hos de rättstillämpande organen föreslog kommittén att det genom lagstiftning närmare regleras på vad sätt och i vad mån utländskt körkort bör omhändertas.

Kommitténs förslag tillstyrktes av rikspolisstyrelsen, länspolischeferna i Blekinge och Kopparbergs län och länsstyrelserna i Jönköpings, Örebro och Västernorrlands län. Länsstyrelsen i Stockholms län anförde att enligt länsstyrelsens och tidigare överståthållarämbetets sedan lång tid tillämpade praxis är 35 § VTF analogt tillämplig på utländska körkort samt att denna praxis godkänts av regeringsrätten. Länsstyrelsen hade inte något emot att denna praxis lagfästs.

Den skiftande praxis som nu förekommer är i och för sig otillfredsställande. I likhet med trafikmålskommittén anser jag att rätt att omhänderta utländskt körkort bör finnas. Härtill kommer emellertid att om handläggningen av ärenden rörande utländska

körkort överflyttas till länsstyrelsen i Stockholms län måste polis- och åklagarmyndigheter ges samma befogenhet att omhänderta utländska körkort som de nu har beträffande svenska körkort. Om alla omhändertaganden måste avgöras centralt torde nämligen de faktiska möjligheterna att omhänderta körkort att i annat fall bli praktiskt taget obefintliga. Med hänsyn härtill och då varken 1949 eller 1968 års konvention synes utgöra hinder häremot föreslås att 4 § i 1956 års kungörelse och 6 § i 1962 års kungörelse ändras så att 35 § VTF blir tillämplig även i fråga om utländska körkort.

4.18 Omfattningen av ett centralt körkortsregister

I det följande har gjorts ett försök att uppskatta storleksordningen av antalet till ett centralt körkortsregister inkommande uppgifter, antalet i registret befintliga uppgifter samt antalet från registret utgående uppgifter. Beräkningarna baserar sig huvudsakligen på besked från länsstyrelserna avseende förhållandena under år 1968 och den gjorda prognosen (bilaga 4). I förekommande fall har emellertid hänsyn tagits till att det nya systemet och vissa andra omständigheter, såsom tillkomsten av RI, kan medföra vissa förändringar av antalet uppgifter. Bl. a. har antalet domar och andra kriminella belastningar inte beaktats. Uppgiftsnivån har i den mån inte annat anges beräknats med hänsyn till den antagna årliga genomsnittsfrekvensen under tiden närmast efter det registret tidigast kan tas i bruk, d. v. s. år 1973. Med hänsyn till angivna omständigheter är det naturligt att vissa uppgifter är mycket osäkra.

4.18.1 Antalet till registret inkommande uppgifter

Hit hör i första hand uppgifter om utfärdande av nya körkort. På grund av den gjorda prognosen kan detta antal beräknas till genomsnittligt ca 165 000 om året. Häri ingår ändring av behörigheten och utfärdande av nytt körkort efter återkallelse. Förnyelse av körkort vid förlust av eller

skada på det tidigare utfärdade körkortet och vid namnbyten kan beräknas till ca 60 000 om året.

Vid utfärdande av körkort kommer registret i allmänhet att beröras vid minst fyra tillfällen, nämligen i samband med att ansökningsförfarandet inleds, vid utfärdande av lämplighetsintyg, vid slutprövningen av ansökningen, vid vilket tillfälle också uppgift om eventuella särskilda villkor för körkortet lämnas till registret, och vid det slutliga utfärdandet av körkortet. Samtliga dessa fyra tillfällen medför anteckning i registret. Uppgiftsflödet i samband med utfärdande av körkort är alltså till antalet i stort sett fyra gånger så stort som antalet utfärdade körkort.

Vid förnyelse av körkort när det tidigare körkortet förkommit eller förstörts behövs dock inte lämplighetsutredning. I dessa fall berörs alltså registret tre gånger. Inte heller vid namnändring krävs lämplighetsutredning. Om registret baseras på ADB så att ansökningsblanketter kan sändas ut automatiskt vid namnändring krävs anteckning endast vid utfärdandet i dessa fall. Ändring eller upphävande av särskilda villkor eller meddelande av nytt villkor föranleder förnyelse av körkortet, vilket medför anteckning vid minst två tillfällen. Sistnämnda fall är dock förhållandevis sällsynta.

Även förhandsbesked samt avslag på körkortsansökningar måste registreras, liksom besked om lämplighetsutredning även om ärendet inte fullföljs. Antalet kan beräknas till 6 000 om året. Förhandsbesked kräver två extra anteckningar och avslag på körkortsansökningen tre anteckningar. När lämplighetsutredning utförts utan att ärendet fullföljs blir antalet anteckningar i ärendet två.

Antalet återkallelser och varningar, som år 1968 uppgick till sammanlagt ca 17 000, torde komma att öka i takt med att körkortsbeståndet växer och trafikbevakningen skärps. F. n. prövas omkring 35 000 sådana ärenden om året, av vilka alltså ungefär hälften leder till återkallelse eller varning. Trafikmålskommitténs förslag kan dock leda till att antalet sådana ärenden ökar.

Anteckning i registret skall ske när ärendet tas upp, när beslut fattas och, om återkallelse eller varning beslutas, när delgivning av beslutet skett. Särskild uppgift till registret krävs också när körkortet överlämnas. Vidare krävs uppgift vid upphävande eller ändring av återkallelsebeslut liksom när körkort återfås. Hithörande fall är dock förhållandevis få.

Antalet omhändertaganden av körkort enligt åklagares eller polismyndighets beslut beräknas till omkring 8 000 om året. Både sådana beslut och delgivning av dem skall tas in i registret, men i gengäld behöver i sådana fall delgivningen av återkallelsebeslutet inte registreras.

Även en del belastningsdata skall ingå i registret, nämligen vissa anmälningar från länsläkare (förste stadsläkare), meddelanden från nykterhetsnämnd och framställning från polismyndighet enligt 81 § VTK. Antalet sådana uppgifter beräknas till knappt 3 000 per år.

Godkännande av trafikskolepersonal och anställning av viss personal vid trafiksäkerhetsverket ävensom utfärdande av luftfarts-certifikat skall också antecknas i registret.

I registret skall vidare intas uppgift om sådana innehavare av utländska körkort som erhållit varning eller nekats rätt att framföra fordon i Sverige. Antalet sådana fall torde dock vara förhållandevis litet. Anteckning skall ske om beslutet och delgivning härav och, i förekommande fall, om körkortet omhändertagits.

Den gjorda uppskattningen leder till antagandet att sammanlagt omkring 750 000—800 000 uppgifter kan väntas komma in till det centrala registret under ett år.

I kap. 6 föreslås att de nuvarande körkortet skall bytas ut under en tre- eller fyraårsperiod med början tidigast år 1973. Utbyte medför en anteckning i registret och antalet uppgifter till detta beräknas i samband med utbytet att öka med totalt ca 3 milj.

Om körkortet enligt förslaget skall förnyas periodiskt tillkommer ett stort antal uppgifter. Sådan förnyelse kan dock inte påbörjas förrän tidigast år 1981, d. v. s. tio

år efter det de nya korten införts. Under de första utbytesåren kan antalet utbyten beräknas motsvara ungefär det antal kort som utfärdades tio år tidigare. När tio år förflutit från utbytet av kortet kommer däremot förnyelserna att stiga kraftigt i antal. Under de tre eller fyra år som infaller tio år efter utbytet kan förnyelserna beräknas bli inemot 1 milj. om året. Periodisk förnyelse kräver endast en anteckning, nämligen vid utfärdandet av körkortet, och antal anteckningar blir alltså lika många som antalet förnyelser.

4.18.2 Antalet i registret befintliga uppgifter
Registret föreslås — i varje fall under en övergångstid — uppta eller ha tillgång till persondata, d. v. s. namn, personnummer, bostadsadress och mantalsskrivningsort för tre år, för samtliga personer i körkortsåldern möjligen med undantag för vissa yngre och äldre åldersgrupper, alltså även för personer som saknar körkort. Om dessa skall upptas i registret kommer antalet registrerade personer att uppgå till 6 à 6,5 milj. år 1973.

För körkortsinnehavarna, som år 1973 beräknas uppgå till ca 3,7 milj., skall finnas uppgift om bl. a. behörigheten och eventuella särskilda villkor samt dagen för utfärdande av körkort och datum för eventuell förnyelse. För körkortsinnehavarna skall vidare i förekommande fall finnas anteckning om beslut om återkallelse, varning, omhändertagande eller annan åtgärd med körkortet eller om delgivning av beslut och överlämnande av körkort samt om vissa meddelanden från nykterhetsnämnd, anmälan från länsläkare (förste stadsläkare) och framställning från polismyndighet. Anteckningar av denna art kan f. n. uppskattas förekomma beträffande en mycket liten del av körkortsinnehavarna. Vidare skall uppgift om innehav av luftfarts-certifikat, godkännande av personal vid trafikskolor och anställning av viss personal vid trafiksäkerhetsverket finnas. Det rör sig här om sammanlagt ca 10 000 anteckningar.

4.18.3 Antalet från registret utgående uppgifter

Belastningsdata kommer i huvudsak att försvinna ur registret. Domstolar och åklagare torde emellertid ändå i stor utsträckning begära utdrag ur körkortsregistret för att få kännedom om körkortsdata. Övergången till strafföreläggande och ordningsbot torde dock medföra en viss nedgång av rekvisitionerna. Antalet rekvisitioner uppskattas till storleksordningen 50 000 per år.

Rikspolisstyrelsen har vid en grov uppskattning beräknat antalet förfrågningar per år från polisen till 300 000—500 000. Dessa förfrågningar kommer i huvudsak att ske via polismyndigheternas data- eller telexterminaler.

Även vissa andra statliga myndigheter — däribland tullverket, trafiksäkerhetsverket, värnpliktsverket, socialstyrelsen — behöver uppgifter om enskilda personer. Av dessa torde värnpliktsverket behöva det största antalet.

Statistiska centralbyrån, trafiksäkerhetsrådet m. fl. kommer att inhämta uppgifter av statistiskt intresse. I dessa fall torde det dock i allmänhet inte bli fråga om förfrågningar beträffande enstaka personer.

Enskilda, föreningar och sammanslutningar — t. ex. försäkringsbolag, biluthyrare, arbetsgivare, trafikbilägare och motororganisationer — väntas inhämta en hel del uppgifter i form av registerutdrag eller telefonförfrågningar.

Slutligen kommer körkortsmyndigheterna att inhämta ett avsevärt antal uppgifter i samband med handläggningen av ärenden angående omprövning av körkorts innehav samt i vissa fall vid utfärdande av körkort. Om meddelanden från RI om körkortsbelastningar skall lämnas till länsstyrelserna efter samma grunder som f. n. även i fortsättningen — vilket beror på trafikmålskommitténs förslag och statsmakternas beslut i anledning därav — måste de kompletteras med uppgifter från körkortsregistret till ett antal av 200 000—300 000 per år.

Det sagda ger vid handen att det sammanlagda antalet förfrågningar per år till

ett centralt register torde betydligt överstiga 1 milj.

Härtill kommer — om körkortsregistret baseras på ADB — utskrift och utsändande av blanketter för ansökan om körkort i ca 220 000 fall om året. Utbytet av de nuvarande körkorterna torde vidare kräva totalt 3—4 milj. blanketter under en tre- eller fyraårsperiod i mitten av 1970-talet. Om periodisk förnyelse införs tillkommer inemot 1 milj. blanketter per år under en tre- eller fyraårsperiod varje decennium med början i mitten av 1980-talet.

4.19 Val av nytt system

Som tidigare nämnts skall enligt direktiven någon form av central registrering införas. En sådan lösning utgör också en förutsättning för att huvuddelen av de krav som bör ställas på registreringen skall kunna tillgodoses. Det saknas alltså anledning att pröva något system som inte bygger på central registrering.

Enligt direktiven skall vidare klargöras i vilken omfattning ADB-teknik bör komma till användning. Tre olika alternativ kan alltså komma ifråga, 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.

4.19.1 Allmänt om manuella och ADB-system

I ett manuellt register finns data antecknade i konventionell skrift i liggare eller på kort eller liknande. I ett större register som körkortsregistret torde det vara nödvändigt att föra registret på kort som tas fram från sin plats vid införing av data eller avläsning av registret. Data kan alltså läsas visuellt. Tillförande av nya uppgifter och ändring av befintliga uppgifter sker genom handskrift eller maskinskrift. Hanteringen av ett manuellt register kan underlättas genom mekanisering och andra anordningar. Genom att fästa korten i roterbara cylindrar eller sätta kortlådor i kortrotundor eller liknande anordningar kan man underlätta

korthantering, så att en person kan sköta ett mycket stort antal kort, 100 000 eller mera.

Olika metoder kan också användas för att snabbt finna det kort man söker. Vilken metod som skall användas beror i första hand på vilket sökbegrepp, t. ex. namn eller personnummer, man vill använda. Att sortera korten i bokstavsordning efter personernas namn har vissa nackdelar, framförallt beroende på att namn som uttalas på samma sätt kan stavas olika, t. o. m. med olika begynnelsebokstav, och på att förnamnens ordningsföljd kan kastas om. Samma problem möter dock även i ett dataregister.

Inom Stockholms Allmänna Försäkringskassa, där man har en kortstock på ungefär 650 000 kort, används en annan metod. Kortet är ordnade efter numret på den dag i månaden då personen är född. På detta sätt ordnas korten upp i 31 grupper. Inom varje grupp sorteras därefter korten först efter födelsemånaden och därefter efter födelseåret. Genom denna metod kan ett sökt kort snabbt återfinnas.

I ett ADB-system lagras data i elektronisk form och varken införing av data eller avläsning av registret kan ske på konventionell väg. Anteckning i ett dataregister, s. k. inmatning av data, kräver särskilda anordningar i form av hålkort eller håltremsa som stansas efter en för maskinen avpassad kod. Inmatning kan också ske med hjälp av en optisk läsare, som kan tyda text, uppställd efter ett särskilt formulär och skriven med ett bestämt typsnitt. Dessutom kan för inmatning användas tangentbord av vanlig skrivmaskinstyp. Detta kan förbindas med en bildskärm (informationsskärm), på vilken texten kan läsas visuellt i vanlig skrift, eller en skrivmaskin där texten skrivs ut i sådan skrift. Avläsningen kan ske efter det texten slagits in men innan den matas in i maskinen eller på så sätt att den ändring som skett i registret visas på skärmen eller skrivs ut i skrivmaskinen. Inmatning kräver alltså vanligen manuellt förarbete. Det är dock möjligt att koppla en hålkorts- eller håltremsans till en vanlig skrivmaskin, så att stans-

ningen sker automatiskt samtidigt som ett beslut, t. ex. om beviljande eller återkallande av körkort, skrivs ut. Detta ställer sig emellertid dyrbart om beslut skall skrivas på många olika platser. Man kan också utforma besluten så att de blir lämpade för en optisk läsare, vilket gör det möjligt att använda en kopia av beslutet för inmatningen.

För avläsning av registret måste de i elektronisk form lagrade data översättas till visuellt läsbar text. Denna s. k. utmatning av data kan ske på olika sätt utan manuellt arbete. En möjlighet är att text automatiskt skrivs ut i en till datamaskinen anknuten skrivmaskin eller i en s. k. radskrivare, där utskrift kan ske med mycket hög hastighet. Avläsning kan också ske på bildskärm, vilken kan vara förbunden med en skrivmaskin så att man, efter att ha läst texten på skärmen, kan få en utskrift om man så önskar. Utmatning av data kan slutligen ske i form av hålkort, håltremsa eller magnetband vilket kräver ytterligare bearbetning för att data skall kunna läsas visuellt.

Databearbetningen, d. v. s. lagringen av data i maskinen och sökningen efter data samt in- och utmatningen, sker enligt program som också matas in i maskinen. Upprättande av dessa är oftast mycket arbetskrävande.

I datamaskinen lagras uppgifterna i elektronisk form i s. k. dataminnen, bestående av magnetband, trummor eller skivor. Med hänsyn till de bearbetningsmetoder som minnena medger skiljer man mellan sekvensminnen och direktaccessminnen. I ett sekvensminne såsom magnetband måste samtliga data genomgå den ordning de är lagrade till dess man finner den sökta uppgiften. Detta kan ta upp till 5—10 minuter, vartill kommer den tid det tar att finna rätt minne. I ett direktaccessminne däremot kan man ta fram den uppgift man önskar praktiskt taget utan att behöva gå igenom andra data, vilket gör att det är möjligt att få fram begärda upplysningar inom en tid som kan räknas i bråkdelar av en sekund. Trumminne och skivminne medger såväl direktaccess som sekvensbearbetning.

Innehållet i ett minne kan ändras, upp-

gifter kan avföras ur minnet och nya uppgifter kan tillföras detta.

Datamaskinen kan anordnas för olika slag av bearbetning. Man skiljer således mellan realtidssystem, vilket innebär att maskinen omedelbart utför en önskad uppgift så snart denna begärs, och satsvis bearbetning, då ett flertal uppgifter för maskinen samlas för att utföras vid en senare tidpunkt. En datamaskin kan vidare vara så anordnad att den kan utföra flera arbetsuppgifter samtidigt genom s. k. multikörning eller multiprogrammering. Den kan alltså inrättas så att den kan utnyttjas av flera samtidigt utan att de i praktiken stör varandra.

Information kan överföras till eller hämtas från ett ADB-baserat register även på längre distanser. Medelst terminaler i form av skrivmaskiner, 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. Ju snabbare förbindelser man önskar och ju längre avstånden är, desto större blir kostnaderna.

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. Kostnaderna för datamaskinella förbindelser ökar med avståndet mellan maskinerna och kraven på hastigheten i förbindelserna.

4.19.2 För- och nackdelar med ett manuellt resp. ett ADB-baserat centralt körkortsregister

Som framgår av föregående avsnitt kommer ett centralt körkortsregister att bli av betydande omfattning. Stora mängder data kommer att tillföras registret och lämnas ut

från detta, ca 1 milj. poster i vardera riktningen årligen. Registret kommer att innehålla ett mycket stort antal poster, först drygt 3 men så småningom ca 4 milj., eventuellt omkring 6 milj. i varje fall under en övergångstid. Antalet olika slag av data är emellertid begränsat och arbetet med dem i stor utsträckning enkelt och rutinbetonat. Enkla och entydiga regler kan ställas upp för praktiskt taget hela massan av data. Detta är en verksamhet som erfarenhetsmässigt lämpar sig väl för ADB. Även manuell hantering torde kunna användas men kräver stor insats av arbetskraft och arbetet blir så rutinmässigt och av sådan enahanda karaktär att man måste befara svårigheter när det gäller att rekrytera och behålla den arbetskraft som behövs.

Som tidigare framgått behöver polisen — vars behov är det viktigaste skälet till införande av ett centralt körkortsregister — omedelbar tillgång till en stor del av uppgifterna i registret för sitt arbete med trafikkontroll. Ju snabbare dessa uppgifter kan erhållas desto effektivare och mindre störande för vägtrafiken blir trafikkontrollen. Om registret är manuellt, får man från trafikkontrollen ute på vägen via radio ta förbindelse med polisdistriktets central. Från detta kan man telefonera till det centrala registret och få muntligt besked. Vid större trafikkontroller kan man ha en eller flera linjer ständigt uppkopplade. Man kan också göra förfrågan på telex och få svar på samma sätt. Därefter får uppgiften per radio lämnas till trafikkontrollen. Snabbheten — utom av förbindelsehastigheten — blir avhängig av hur fort man kan finna rätt kort i det centrala registret. Detta är i sin tur beroende på registrets organisation, tillgången på arbetskraft m. m. Det är emellertid uppenbart att det även med en mycket god organisation ibland kan ta flera minuter att finna korten.

Med ett register som är upplagt på datamaskin kan förbindelse ske på samma sätt, d. v. s. genom muntlig förfrågan per telefon från polisdistriktets central eller via telex. Telexmeddelande kan emellertid tas emot vid registret och besvaras från detta utan

manuell hantering där. Förbindelsen kan dessutom ske via terminal hos polisdistriktets central i form av skrivmaskin, radskrivare eller bildskärm. Polisen har redan minst en telexförbindelse från alla polisdistrikt till rikspolisstyrelsen och ett fåtal bildskärmsterminaler. Man avser att öka antalet bildskärmsförbindelser. Med bildskärm eller radskrivare kan den sökta uppgiften inom några få sekunder finnas hos polisdistriktet. Detta förutsätter dock datamaskinell förbindelse mellan rikspolisstyrelsens datamaskin, som används av RI, och körkortsregistrets maskin eller direktförbindelser mellan polisdistriktet och båda maskinerna. Snabbheten är oberoende av personalstyrkan i registret.

Polisen behöver dessutom tillgång till registret dygnet runt. Vare sig registret är manuellt eller baserat på ADB innebär detta att det måste vara bemannat hela dygnet. Detta kräver emellertid en betydligt större personalinsats vid ett manuellt än vid ett datamaskinellt register. Vid datasystem ställer det dock speciella krav på anläggningens funktionssäkerhet, varom mera nedan.

Ett manuellt register måste uppenbarligen föras av den myndighet hos vilken registret finns, eftersom korten måste plockas fram för hand både när data skall skrivas på dem och när avläsning skall ske. I den mån registret skall bygga på data som härrör från annat håll måste dessa tillföras myndigheten genom något sorts rapporteringssystem. Arbetet med omprövning av körkorts innehav, sådant det f. n. är anordnat, torde i praktiken knappast vara möjligt att utföra hos annan myndighet än den som handhar det centrala körkortsregistret om detta är manuellt, eftersom beställning av uppgifter från registret och sammanförande av inkomna uppgifter med övriga handlingar i ärendet blir alltför arbets- och tidskrävande. I ett centralt ADB-register däremot kan länsstyrelserna via terminaler både lämna uppgifter till och hämta uppgifter från detta i princip minst lika enkelt och säkert som från de nuvarande länsregistren.

Dessa olikheter får betydelse även i fråga

om riskerna för brister i registrets funktionssäkerhet. Åtgärderna för att garantera denna säkerhet blir därför helt olika. I fråga om ett manuellt register torde riskerna främst hänföra sig till möjligheterna för fel vid överföringen till eller från registret och till möjligheten att ett kort kommer bort eller placeras på fel plats så att det inte kan återfinnas. Även i ett ADB-system finns risker för fel i överföringen. Övriga risker med ett sådant system torde huvudsakligen avse programmeringsfel och maskinfel.

Felmöjligheter föreligger varje gång en uppgift skall manuellt föras över från en handling till en annan eller till ett datamedium. Likaså finns en viss risk att en handling som skall sändas från en plats till en annan försvinner på vägen. Om registret är manuellt måste vid införing i registret först en rapport upprättas över det förhållande som skall antecknas. Rapporten sänds sedan till registret, där registeranteckningen sker från rapporten. I vissa fall bör det kunna räcka med en manuell operation. Anteckningar i registret kan nämligen ibland ske från en kopia av originalhandlingen som tillställs registerföraren. Ändringar i persondata kan vidare ske från datamaskinellt upprättade listor. Men oftast torde två manuella operationer behövas med de felrisker som detta medför. Dessutom måste alltid en handling sändas till registret, vilket också är en risk. I ett ADB-register kan införingen ske från en terminal med skrivmaskin eller informationsskärm i omedelbar anslutning till framställningen av originalhandlingen. Riktigheten av de inmatade uppgifterna kan omedelbart kontrolleras mot originalhandlingen genom utskrift eller på skärmen innan data matas in i registret eller sedan ändring gjorts i registret. Med få undantag torde alltså endast en manuell operation behövas, vilket begränsar felriskerna. Överföring från en datamaskin till en annan, t. ex. av persondata, kan ske utan manuellt arbete. Någon risk för att uppgifter skall komma bort på vägen finns inte i någondera fallet.

Kraven på riktighet och exakthet i alla detaljer synes i regel större vid datamaski-

nell behandling än vid manuell. Om en uppgift som lämnas för införing i registret är felaktig, kan detta vid en manuell hantering upptäckas inom rimliga gränser och rättas till före införingen, t. ex. om uppgiften innehåller en bokstav som uppenbarligen inte passar in i sammanhanget. Vissa fel är sådana att den person som granskar uppgiften knappast kan undgå att observera felet och att det också genast framgår vad som är den rätta texten. Motsvarande kontroll och rättelse kan emellertid även ske i en datamaskin i den mån felet kunnat förutses och ett kontroll- och rättelseförfarande kunnat programmeras in, vilket kräver ett omfattande arbete. När så kunnat ske, kan dock kontrollen, t. ex. av riktigheten av ett personnummer, ske mycket enklare och snabbare i ett datamaskinsystem än i ett manuellt system.

Med manuell hantering ligger det nära till hands att anta att införing av ändringsuppgifter i registret kommer att ta längre tid än i ett datamaskinellt system, d. v. s. att registret blir mindre aktuellt.

Risken för att ett kort skall komma bort i ett manuellt system, genom att placeras på fel plats eller på annat sätt, eller att data registreras på fel kort torde öka med registrets omfattning. Att upptäcka ett sådant fel torde knappast vara praktiskt möjligt annat än genom en slump. Att helt undvika en sådan risk torde inte vara möjligt. Möjligheterna att eliminera fel av denna art är betydligt större i ett ADB-system.

Risk för att ett register skall helt eller delvis förstöras, t. ex. genom brand, föreligger redan beträffande de nuvarande länsregistren. Men denna risk blir av större betydelse vid ett centralt register. Vissa möjligheter torde dock finnas att skydda registren mot en sådan risk.

Det synes knappast möjligt att ha en dubbel uppsättning av registerkortet i ett manuellt register. Uppgifterna i ett sådant register bygger emellertid på skriftliga meddelanden. Om dessa arkiveras minst under så lång tid som uppgifter från dem skall kvarstå i registret och de förvaras på annan plats än själva registret, kan alltså registret

rekonstrueras med hjälp av de arkiverade handlingarna. Gäller det hela eller en större del av registret torde detta dock vara en mycket tids- och arbetskrävande uppgift. Ett ADB-register kan garderas mot förstöring på betydligt enklare sätt. Det går vanligen till så att man med jämna mellanrum, t. ex. en gång i veckan eller en gång i månaden, tar en kopia av registret på magnetband, vilket i en datamaskin är en förhållandevis enkel åtgärd. Denna kopia förvaras sedan på annan plats än själva registret. Man kopierar vidare alla förändringar i registret efter det kopian togs. Även denna kopia förvaras på annat plats. Med hjälp av dessa kopior kan registret snabbt och enkelt rekonstrueras, om det skulle bli förstört.

I ett register upplagt på datamaskin uppkommer ytterligare en risk. Fel kan uppstå på maskinen och händelser kan inträffa som gör den obrukbar. Givetvis måste resurser finnas för snabba reparationer. Men det är också nödvändigt att utforma anläggningen så att den inom rimliga ekonomiska gränser är skyddad mot tillfälliga driftstörningar. Detta innebär att vissa av datamaskinens centrala enheter måste dubbleras, så att registrets verksamhet kan fortgå även om någon enhet skulle drabbas av driftstopp. Utöver den vinst för driftsäkerheten som detta medför blir det också möjligt att sköta den fortlöpande tekniska tillsynen av maskinen utan avbrott i registrets utnyttjande. Den överkapacitet som på detta sätt uppkommer — och som givetvis innebär en fördyring av anläggningen — bör åtminstone delvis kunna utnyttjas för databehandlingsuppdrag som inte är mera tidsbundna än att de kan anpassas efter registrets behov.

En fördel med ett ADB-register som helt saknas vid ett manuellt register är att datamaskinen kan skriva ut en del av texten i de olika blanketter och intyg och andra handlingar som behövs i körkortsärenden av olika slag. Detta innebär inte bara en lättnad i arbetsbördan för dem som skall utfärda intygen eller fylla i blanketterna utan ökar dessutom säkerheten. Man har också full garanti för att de ifyllda data är riktiga, t. ex. att personnummer och namn helt över-

ensstämmer med de officiella registren. Det blir vidare möjligt att vid namnbyte och periodisk förnyelse inleda förfarandet automatiskt genom att sända ut ansökningsblanketterna utan begäran från körkortsinnehavaren.

Om det befinns att uppgifter skall kunna lämnas ur registret, oavsett om man känner till bara den registrerades personnummer eller enbart hans namn, måste man i ett manuellt register ha korten sorterade efter det ena av dessa identifieringsbegrepp och en särskild förteckning eller uppsättning av registerkort, där de registrerade personerna är ordnade efter det andra begreppet. Vid användning av det sistnämnda identifieringsbegreppet måste man alltså — om man inte skall ha två fullständiga register med dubbelföring av alla data — söka först i den särskilda förteckningen eller kortuppsättningen för att finna det andra identifieringsbegreppet och därefter söka fram det rätta kortet i huvudregistret. I ett ADB-register är det möjligt — under förutsättning av tillräckligt minnesutrymme och adekvat programmering — att använda endera identifieringsbegreppet utan någon praktiskt märkbar förlängning av bearbetningstiden.

Vid valet mellan ett manuellt system eller ett ADB-system bör också beaktas att ett centralt körkortsregister kommer att ha nära beröring med vissa andra register. Tidigare har föreslagits att en stor del av uppgifterna i de nuvarande körkortsregistren, i stort sett alla belastningsdata, skall registreras inom RI. Persondata beträffande samtliga körkortsinnehavare finns redan i befolkningsregistren. Centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden undersöker f. n. möjligheterna att inrätta ett centralt befolkningsregister. Om ett sådant register kommer till stånd — vilket skulle medföra fördelar och sannolikt lägre kostnader för ett databaserat centralt körkortsregister — kommer det att kunna innehålla alla de persondata som behövs för körkortsregistret. Det på grundval av bilregisterutredningens förslag av riksdagen i princip beslutade bilregistret kommer att innehålla ett ägareregister som till stor del sammanfaller med

ett register över körkortsinnehavare, eftersom de flesta bilägare samtidigt har körkort.

Givetvis bör dubbelregistrering undvikas i så stor utsträckning som möjligt. I den mån så inte kan ske är det ett väsentligt intresse att information om ett förhållande som förekommer i två eller flera register har samma innehåll. Detta innebär att ändringar i det register som innehåller grunddata bör föranleda motsvarande ändringar även i andra register. T. ex. bör ändringar i fråga om namn eller adress liksom dödsfall som förs in i ett befolkningsregister medföra motsvarande ändringar i körkortsregistret beträffande körkortsinnehavarna och i bilregistret beträffande bilägarna.

Vidare har myndigheter i vissa fall behov av uppgifter ur två eller flera register samtidigt. Polisen behöver vid trafikkontroll snabb tillgång till data ur körkortsregistret, ur bilregistret och från RI för att ta reda på om föraren har körkort, om fordonet är registrerat och om fordonet är stulet eller föraren efterlyst. Ett fullständigt utdrag ur körkortsregistret bör också omfatta körkortsbelastningar som finns registrerade inom RI.

Befolkningsregistren är redan upplagda på datamaskin och riksdagsbeslutet beträffande bilregistret innebär att även detta skall vara ADB-baserat. Registreringen inom RI bygger likaså på ADB. Inrättas ett centralt befolkningsregister kan det förutses att också detta kommer att läggas upp på datamaskin. Om uppgifter skall lämnas till ett manuellt körkortsregister från ett annat register kan detta inte ske på annat sätt än genom att skriftligt underlag skrivs ut och överlämnas till körkortsregistret där det på manuell väg får föras in på registerkorten med den tidsutdräkt, det arbetskraftsbehov och de felrisker som detta medför. Det synes knappast tekniskt möjligt att samtidigt och snabbt hämta uppgifter både från t. ex. RI och ett manuellt körkortsregister. Om körkortsregistret däremot är datamaskinellt, kan samordning och samarbete med andra ADB-register ordnas förhållandevis enkelt genom datamaskinell förbindelse eller ge-

nom att data lämnas från ett register till ett annat i form av ett magnetband e. d. varmed det andra registret uppdateras. Detta ger stor snabbhet och stor säkerhet i fråga om uppgifternas riktighet. Med datamaskinell förbindelse blir det också möjligt att vid en förfrågan få svar från flera register samtidigt.

Till slut bör påpekas att ett ADB-baserat register ger möjlighet till statistiska och andra bearbetningar av uppgifterna rörande körkortet och körkortsinnehavare som praktiskt taget saknas vid ett manuellt register eller i varje fall där kräver en stor personalinsats.

Personalbehovet i ett manuellt centralt register måste naturligen bli avsevärt större än i ett register som baseras på ADB. Uppskattningsvis torde närmare 100 personer behövas för registreringsuppgifter, besvarande av telefonsamtal m. m. Hänsyn har därvid tagits till att registret skall vara dygnsbevakat och att viss personal således måste arbeta under kvälls- och nattetid. Härtill kommer arbetsledande personal m. m. Enbart personalkostnaden kan med hänsyn tagen till ersättning för obekvämt arbetstid, pensions- och omkostnadspålägg m. m., beräknas överstiga 4 milj. kr. Vidare tillkommer en ungefärlig engångskostnad för kortrotundor om 1 milj. kr.

Driftskostnaderna för ett manuellt register synes således inte nämnvärt understiga kostnaden för den direkta datamaskindriften så som denna anges i kap. 8. Om hänsyn även tas till att ett manuellt register medför avsevärt ökade telefonkostnader för myndigheter och enskilda samt till att några nämnvärda personalbesparingar hos länsstyrelserna knappast kan åstadkommas om registret är manuellt torde de båda alternativen kostnadsmissigt väga ungefär jämnt.

4.19.3 Slutsats i fråga om manuellt eller datamaskinellt system

Enligt direktiven är det primära kravet på körkortsregistret att det skall ge möjlighet att snabbt utröna om en person har körkort och, om så är fallet, i erforderlig ut-

sträckning lämna uppgifter om registrerade förhållanden.

Av det ovan anförda framgår att både ett manuellt och ett datamaskinellt centralt körkortsregister ger möjligheter att ta reda på om en person har körkort och få upplysningar om de data som registrerats rörande honom.

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 trafikkontroll. 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. Detta har stor betydelse för effektiviteten i polisens arbete.

Även i fråga om funktionssäkerheten synes ett ADB-register vara att föredra. Framförallt torde detta gälla uppgifternas riktighet och möjligheterna att hålla registret aktuellt.

Ett manuellt register kräver betydligt större personalstyrka. Ett sådant register innebär också att en stor mängd enkla och rutinbetonade arbetsuppgifter, som knappast kan ge någon arbetstillfredsställelse, praktiskt taget helt automatiseras.

Manuell hantering av ett centralt körkortsregister gör det vidare omöjligt att på ett tillfredsställande sätt utnyttja alla de fördelar som en centralisering av registerföringen skulle kunna erbjuda. Ett ADB-register däremot ger rationaliserings- och effektivitetsvinster av olika slag både för olika myndigheters arbete med körkortsärenden, för polisens arbete med annat än trafiken och i form av 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.

Det kan på grund av det anförda knappast råda någon tvekan om att körkortsre-

gistret bör vara datamaskinellt.

Det sagda äger emellertid inte tillämpning på alla de uppgifter som skall ingå i ett centralt körkortregister. 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, i huvudsak beslut om varning och delgivning därav, sådana belastningar som inte ingår i RI — det är främst anmälningar från länsläkare, framställning från polismyndighet och vissa meddelanden från nykterhetsnämnd — vidare uppgift om överlämnande av körkort, behörighet som föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola, vissa anställningar hos trafiksäkerhetsverket samt innehav av luftfartscertifikat. Redan den ringa mängden av uppgifter som sålunda skulle hänföras till den manuella delen av registret gör det högst tveksamt om skäl finns för en sådan uppdelning av registret. Denna skulle dessutom medföra dubbelregistrering av persondata för alla som skall registreras i den manuella delen. Flertalet av de uppgifter som skulle kunna hänföras till denna del av registret är för övrigt av den beskaffenhet att körkortsmyndigheterna behöver omedelbar tillgång till dem. Med regionala körkortsmyndigheter innebär detta att man skulle bli tvungen att föra den manuella delen av registret länsvis, vilket inte förefaller lämpligt. Det torde alltså inte finnas skäl att närmare undersöka frågan om en uppdelning av körkortsregistret på en manuell och en datamaskinell del.

4.19.4 Kraven på datamaskinanläggningen I genomsnitt torde man kunna räkna med att för varje person, oavsett om han har körkort eller inte, krävs ett utrymme motsvarande drygt 100 tecken. För dem som har körkort tillkommer för varje utfärdad

körkort ca 40 tecken. Det sammanlagda antalet övriga uppgifter torde vara förhållandevis litet i jämförelse med det nu nämnda. Det erforderliga minnesutrymmet kan sedan ytterligare variera något beroende på registrets organisation.

Den verkställda utredningen visar att det centrala körkortsregistret kommer att innehålla uppgifter rörande till en början åtminstone 3,7 milj. körkortsinnehavare, ett antal som fram till år 1980 kan väntas öka till 4,5 milj. eller mera. Med ett genomsnitt av 140 tecken per körkortsinnehavare innebär detta att i registrets minne år 1980 måste finnas utrymme för ca 650 milj. tecken. Om även de personer i körkortsåldern som inte har körkort skall registreras tillkommer ca 200 milj. tecken. Om datamaskinell förbindelse kan anordnas med ett centralt befolkningsregister så att persondata inte behöver ingå i körkortsregistret, minskar antalet tecken med ungefär hälften.

Antalet nya anteckningar eller ändringar av befintliga anteckningar kan beräknas uppgå till i genomsnitt 4 000 per dag. Flödet måste emellertid antas bli ojämnt och vissa dagar kan antalet möjligen uppgå till det dubbla. Även förfrågningarna kan uppskattas till omkring 4 000 i genomsnitt per dag. Flödet kan här beräknas vara ännu ojämnare. Maskinanläggningen skall dessutom kunna svara för utskrift av upp till ca 5 000 blanketter per dag för ansökan om körkort och förnyelse av körkort.

De krav som framförallt körkortsmyndigheterna och polisen ställer på omedelbar tillgång till uppgifter ur registret gör det nödvändigt att praktiskt taget samtliga data lagras i direktaccessminnen. Vissa uppgifter, i huvudsak en del av dem som enligt vad nyss anförts skulle kunna ingå i en manuell del av körkortsregistret, skulle dock kunna lagras på ett billigare sätt i sekvensminnen. Detta rör sig emellertid om en så liten del av registret att de ekonomiska vinsterna av en sådan uppdelning av minnena inte överväger de tekniska svårigheter som den medför. Hela registret bör därför ligga på direktaccessminnen.

4.19.5 Registrets uppbyggnad

Avgörande för uppbyggnaden av körkortsregistret är arten av de frågor som kommer att riktas till registret. En sak har alla gemensamt; en fråga berör alltid en bestämd person. Endast i undantagsfall — t. ex. en statistisk undersökning e. d. — berör en fråga ett större antal personer.

I de nuvarande körkortsregistren är registerkorten sorterade alfabetiskt.

I det centrala körkortsregistret bör det vara möjligt att komma åt registrerade data i första hand med ledning av personnummer. Detta är emellertid inte alltid känt och kan ibland vara felaktigt eller ofullständigt. I andra hand bör därför även namn kunna användas som identifikationsbegrepp.

Mängden och arten av data kan variera högst avsevärt från person till person, men även för en och samma person kan mängden data variera med tiden. För att kunna utnyttja minnesutrymmet på bästa sätt bör därför körkortsregistret läggas upp i form av ett personregister, ett ansökningsregister och ett omprövningsregister.

Personnumret måste antas bli den ojämförligt vanligaste ingången till registret och därför bör huvudregistret, *personregistret*, ordnas i personnummerföljd. Vid sidan om detta behövs ett antal s. k. sökregister, däribland namnregister, ordnade efter andra ingångar men med uppgift endast om tillhörande personnummer med ledning av vilka data kan hämtas från huvudregistret.

Personregistret skall innehålla personnummer, bostadsadress, mantalsskrivningsort samt uppgift om godkännande av trafikskolepersonal, om anställning som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent samt om innehav av luftfartscertifikat. Dessutom skall registret innehålla hänvisning till ansökningsregistret och i den mån vederbörande förekommer i omprövningsregistret, även till detta.

Ansökningsregistret skall för varje ansökningsärende uppta ansökningens art, t. ex. ansökan om förhandsbesked, nytt körkort eller högre kompetens eller förnyelse av körkort, ansökningsaktens arkivnummer samt

lämplighetsintyg och samtliga data om beslutet i ärendet. Av registret kommer således bl. a. att framgå om en person erhållit körkort och körkortsklassen samt om hans körkort förnyats, t. ex. därför att han förlorat det tidigare körkortet, och i så fall huruvida detta senare överlämnats till polisen.

Omprövningsregistret skall innehålla dels sådana belastningar som skall föras i körkortsregistret, d. v. s. uppgifter från länsläkare, polismyndighet och nykterhetsnämnd liksom annan omständighet som fordras för kontrollen över körkortsinnehavarna, dels för varje omprövningsärende att sådant ärende upptagits och samtliga data om omprövningsbeslutet. Av detta register framgår alltså bl. a. om körkortet är eller tidigare varit återkallat.

4.19.6 Förbindelserna med registret

Kommunikationerna mellan länsstyrelserna och polisen, å ena sidan, samt registret, å den andra, skall som framgår av det föregående ske över det allmänna telenätet via terminaler. Bilregisterutredningen (BRU) har för bilregistret diskuterat sådana terminaler i form av bildskärmar (informationsskärmar) eller fjärrskrivmaskiner. BRU anlägger följande synpunkter på valet av terminaler (SOU 1968: 23 s. 113):

Både informationsskärmar och fjärrskrivmaskiner är försedda med tangentbord för inmatning av frågor eller annan information. Utmatad information visas på skärmen resp. skrivs på papper i fjärrskrivmaskinen. En informationsskärm kan användas på exempelvis följande sätt.

En fråga rörande en uppgift i bilregistret kommer in till länsstyrelsen per telefon. Operatören slår på skärmens tangentbord in registreringsbeteckningen för det fordon som frågan avser samt transaktionskoden, d. v. s. den särskilda beteckningen för den typ av transaktion det gäller, t. ex. Å för fråga om ägaren till visst fordon. På bildskärmen visas tangentvärdena i takt med nedslagen. Därefter trycker operatören ner sändningstangenten. Därvid går frågan över telenätet till den centrala datamaskinen. Svaret sänds automatiskt tillbaka till bildskärmen som efter ägarförfrågan visar namn, adress och postadress för ägaren till det efterfrågade fordonet. Hela för-

loppet går på några få sekunder. Informationen stannar kvar på skärmen till dess en särskild raderingstangent trycks ner. Om frågeställaren vill ha informationen dokumenterad kan operatören slå in dennes namn och adress på skärmen och trycka ner sändningstangenten, varvid datamaskinen lagrar svaret tillsammans med uppgifterna om frågeställarens namn och adress. Vid dagens slut skrivs svaret ut på en särskild blankett som sedan centralt distribueras till frågeställaren. Om frågan framställts vid personligt besök på länsstyrelsen kan utskriften ske direkt på länsstyrelsens fjärrskrivare genom att operatören trycker ner skrivtangenter på skärmens tangentbord. Uppgifterna förs då över till skrivaren.

De vanliga fjärrskrivmaskinerna kan i princip användas på liknande sätt med det undantaget att utmatningen sker endast i form av utskrift på papper.

BRU redogör härefter för bilregistrets behov av utskrifter och fortsätter (s. 114):

Såväl informationsskärmar som fjärrskrivmaskiner finns i åtskilliga utföranden. Särskilt när det gäller skärmarna beror anskaffningskostnaden i hög grad på vilket fabrikat och vilken modell som väljs. Utredningens undersökningar har visat att lämpliga informations-skärmar finns att få till ungefär samma pris som fjärrskrivmaskiner.

BRU anser att bildskärmarnas kapacitet gör att de är att föredra såväl när det gäller inmatning som med avseende på utmatning av information. BRU anför härom:

Utmatning på skärm sker momentant medan fjärrskrivmaskinens utskriftshastighet är relativt låg. I samband med inmatning är skärmarna lätthanterligare vid felskrivning. Ändringar och tillägg kan nämligen göras med några få tangentedslag medan på fjärrskrivmaskin i allmänhet hela meddelandet måste skrivas om. Utredningen har beräknat att i bilregistreringens frågeverksamhet en informations-skärm kommer att ha ungefär 30 % högre kapacitet än en fjärrskrivmaskin. Antalet erforderliga terminaler och operatörer blir i motsvarande mån mindre.

BRU föreslår att länsstyrelserna skall förses med bildskärmar men att varje länsstyrelse dessutom skall ha en fjärrskrivmaskin för att kunna tillgodose behov av omedelbar utskrift av uppgifter från registret.

Även i körkortsregistret kan flertalet förfrågningar beräknas ske utan att utskrift

behövs. Detta gäller polisens förfrågningar men också de förfrågningar som riktas till länsstyrelserna muntligen eller per telefon. I den mån utskrift behövs kan den i regel beräknas inte vara mera brådskande än att den kan skrivas ut av datamaskinen och sändas till beställaren per post.

Också för körkortsregistret synes därför bildskärmar vara den lämpligaste terminaltypen, varjämte fjärrskrivmaskin även för detta register behövs hos varje länsstyrelse.

4.19.7 Samordning med andra datamaskinella register

Ett centralt körkortsregister kommer som tidigare framgått 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 av körkortsregistret med något av de nämnda registren i den formen att båda registren placeras på samma datamaskinanläggning kan väntas minska antalet dubbelregistreringar samt spara dyrbart minnesutrymme och andra delar av anläggningen.

En sådan samordning mellan RI och körkortsregistret är i och för sig tänkbar. Visserligen har i stort sett alla körkortsbelastningar redan förutsatts ingå i RI men trots detta torde dock några nämnvärda ytterligare fördelar inte stå att vinna på att dit föra även övriga körkortsdata. Bortsett från belastningarna föreligger nämligen knappast något inbördes samband mellan körkortsdata och de data som avses ingå i system inom RI för brottmålsprocessen. Personuppgifter finns visserligen registrerade både inom RI och i körkortsregistret beträffande dem för vilka körkortsbelastningar antecknats. Dessa utgör dock endast en mindre del av de personer som finns registrerade i körkortsregistret; körkortsbelastningar beräknas f. n. finnas registrerade endast för ca 20 % av körkortsinnehavarna. Polisens terminalförbindelser med RI är självfallet ett skäl för den nu diskuterade samordningen. 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. Som nämns ovan pågår dock förberedelsearbete för ett sådant register på ADB-basis. Om det införs, torde det i första hand komma att innehålla de data som ingår i länsstyrelsernas nuvarande befolkningsregister, bl. a. persondata som skall ingå i körkortsregistret. Förläggs detta till samma datamaskinanläggning som befolkningsregistret, kan alltså dessa data lagras gemensamt för de båda registren.

Även om ett centralt befolkningsregister skulle upprättas inom överskådlig framtid, vilket inte torde komma att avgöras ännu på en tid, är det emellertid i hög grad osäkert om man behöver ställa så stränga krav på ett maskinsystem för befolkningsregistret som på en anläggning för körkortsregistret. Om en samordning av de båda registren skulle ske, kan nämnda krav leda till en onödig fördyring av driften av befolkningsregistret. En samordning av körkortsregistret med ett centralt befolkningsregister skulle vidare leda till ett datasystem som skulle inrymma en mycket stor mängd data utan inbördes samband. Skulle ett centralt befolkningsregister inrättas och läggas på direktaccessminnen, kan samordning mellan de båda registren tänkas ske så att persondata inte registreras i körkortsregistret utan i varje konkret fall på datamaskinell väg hämtas från befolkningsregistret.

För en samordning med bilregistret talar — förutom ovan nämnda samband mellan ägarregister och ett register över körkortsinnehavare — även den omständigheten att polisen, som svarar för flertalet uppgiftshämtningar ur körkortsregistret, ofta har behov av att samtidigt snabbt få uppgifter ur båda registren. I sådana fall måste det vara enklare och billigare att kunna rikta båda förfrågningarna till en anläggning. Härtill kommer att riksdagsbeslutet om bilregistret (prop. 1969: 30) 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 inte oväsentlig besparing. Övervägande skäl synes därför tala för en samordning mellan bil- och körkortsregister i den formen att de placeras på samma datamaskinanläggning.

Som nyss nämnts behöver polisen vid trafik kontroll snabb tillgång till data både ur körkortsregistret, ur bilregistret och från RI samtidigt. Länsstyrelserna kan i vissa fall — t. ex. när det gäller att ta ståndpunkt till ett av polis eller åklagare fattat beslut om omhändertagande av körkort eller fråga om interimistisk återkallelse — behöva omedelbar tillgång inte bara till de data som finns i själva körkortsregistret utan även till belastningsuppgifter från RI. Detta innebär att datamaskinell förbindelse bör 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 befolkningsregister inrättas och persondata för körkortsregistrets räkning skall hämtas därifrån, måste datamaskinell förbindelse finnas även med befolkningsregistret.

Med sådan förbindelse mellan datamaskinanläggningarna blir det nödvändigt med anordningar som gör det omöjligt för en avnämare att inhämta sekretessbelagda uppgifter, om han inte har rätt därtill. Tekniskt är detta fullt genomförbart.

4.19.8 Anläggningens placering

Beträffande lokaliseringen av bilregistrets anläggning förordas i propositionen att denna bör förläggas utom Stockholmsområdet, om särskilda skäl inte talar emot en sådan lösning. Den förordade samordningen med körkortsregistret ger inte anledning till annan bedömning. Det bör emellertid framhållas att kostnaderna för en datamaskinell förbindelse, t. ex. mellan bil- och körkortsregistermaskinen och anläggning för RI, ökar bl. a. vid växande avstånd mellan anläggningarna samt vid ökande krav på snabbhet i dataöverföringen.

4.19.9 Offentlighetsreglernas tillämpning på det datamaskinella registret

Enligt vad som tidigare anförts skall vanliga offentlighetsregler gälla beträffande de icke sekretessbelagda uppgifterna i körkortsregistret, d. v. s. persondata och körkortsdata som skall finnas i det egentliga körkortsregistret liksom de belastningsuppgifter som skall registreras där. De praktiska möjligheterna att få tillgång till uppgifter ur registret påverkas emellertid i hög grad om detta placeras på datamaskin. Om registret är manuellt kan korten tas fram och läsas och man kan göra avskrifter av dem eller lämna uppgifter ur dem muntligt eller per telefon, allt på konventionellt sätt. I ett datamaskinellt register kommer däremot uppgifterna inte att finnas i skriftlig form på ett registerkort. Det krävs en mera kvalificerad medverkan av den myndighet hos vilken man vill få upplysning. Denna måste ge maskinen de rätta impulserna för att önskade uppgifter ur registret skall skrivas ut i form av en handling eller framtråda i visuellt läsbar form på en informationsskärm. Program som möjliggör detta måste ha utarbetats och matats in i maskinen. Samtidigt ger databehandlingen — liksom under förutsättning att program här för finns — möjligheter som nu inte existerar att snabbt sortera fram uppgifter från personer som uppfyller vissa gemensamma bestämmelser, t. ex. alla körkortsinnehavare i en viss ålder eller inom ett visst geografiskt område.

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 föreslås som central registermyndighet, bör ha förbindelse med registret via bildskärmar. Polisen och tullen beräknas också få möjlighet att ordna terminalförbindelse med registret. Övriga myndigheter som behöver uppgifter kan inhämta dem genom framställning till registermyndigheten skriftligen, muntligen eller per telefon. I vissa fall kan även över-

lämnande av datamedium, t. ex. magnetband eller hålremsa, förekomma. Även förbindelse via terminal kan tänkas, om en myndighet ändå har sådan.

Allmänhetens rätt att ta del av offentliga uppgifter måste också tillgodoses. Myndigheternas skyldighet att lämna allmänheten tillgång till offentliga handlingar och även eljest tillhandagå den med uppgifter bör tillämpas även på de i datamaskinen lagrade uppgifterna. I princip kan detta tillgå så att allmänheten får beställa uppgifter ur registret från körkortsmyndighet och eventuellt annan myndighet som har lämplig terminalförbindelse med registret eller direkt från den centrala registermyndigheten. Man bör även kunna få upplysning muntligen eller per telefon från dessa myndigheter.

Om framställningen avser viss person, torde uppgift kunna lämnas lika enkelt som f. n., d. v. s. antingen muntligt eller skriftligt i form av registerutdrag och utan avgift. Om beställning från enskild däremot avser ett antal personer som har en viss bestämning gemensam, t. ex. alla körkortsinnehavare i en viss ålder, ställer sig saken annorlunda. En sådan beställning kan kräva bearbetning i datamaskinen efter ett särskilt program. Vissa förutsättningar för att lämna uppgifterna kan därför behöva uppställas. Uppgifter av denna art bör lämnas endast om de tekniska möjligheterna, t. ex. befintliga program för databehandlingen och maskinläggningens kapacitet, medger det och det inte medför olägenheter för arbetet i övrigt. För sådana uppgifter bör det vidare vara möjligt att ta ut en rent kommersiellt beräknad avgift, om det inte finns särskild anledning att anta att uppgifterna skall användas i rent trafiksäkerhetssyfte. Med rent kommersiell avgift menas en ersättning som minst täcker de särkostnader uppgiftslämnandet föranleder men som i övrigt bestäms efter vad som kan tas ut på marknaden. Sådan avgift bör i motsvarande fall tas ut också av statlig myndighet, t. ex. av statistiska centralbyrån när den inhämtar uppgift för sin uppdragsverksamhet. Den avnämare som så önskar bör på

egen bekostnad kunna ordna terminalförbindelse med registret och på så sätt få ofentliga uppgifter mot en lägre avgift.

4.20 Organisation

Som tidigare nämnts anser jag mig inte böra ta upp spörsmålet om vilken myndighet eller vilka myndigheter som skall handlägga körkortsärenden utan utgår från att länsstyrelserna fortfarande skall vara körkortsmyndigheter.

Övervägandena om organisationen kan följaktligen i första hand begränsas till frågan om vilken myndighet som skall ha ansvaret för registret, d. v. s. vara central registermyndighet. Det nya registret öppnar emellertid möjligheter till en annan kompetensfördelning körkortsmyndigheterna emellan som förefaller fördelaktigare för körkortsinnehavarna än den nuvarande. Även denna fråga bör tas upp till prövning i detta sammanhang.

Den centrala registermyndigheten är som sagt den som har ansvaret för registret. Detta innebär att den skall ansvara för att inkommande uppgifter av beskaffenhet att böra antecknas i registret blir registrerade, att inkomna uppgifter förvaras i registret så länge som är föreskrivet samt att uppgifter lämnas ur registret i enlighet med gällande regler. Den centrala registermyndigheten måste också svara för att registreringsåtgärder från andra myndigheter, som har att ombesörja registrering i körkortsregistret, framför allt körkortsmyndigheterna, leder till avsedda ändringar i registret. Det är alltså den centrala myndigheten som skall se till att nödvändiga system och program finns. För att arbetet skall kunna fungera effektivt och rationellt bör den centrala registermyndigheten vidare ha en relativt omfattande direktivrätt gentemot andra myndigheter med avseende på registreringstekniken. Det centrala registret ställer stora krav på enhetlighet i fråga om lämnande av uppgifter till och inhämtande av uppgifter från registret. Ändringar i arbetsformerna måste genomföras likformigt i hela den lokala organisationen. Arbetsformerna måste regleras mera i detalj än vad

som är nödvändigt vid manuell registerföring. Den centrala myndigheten bör också ta initiativet till åtgärder som behövs för att effektivisera kommunikationerna med registret.

Den centrala myndighetens direktivrätt bör däremot inte avse tillämpningen av bestämmelser angående prövning av körkortsärenden. I denna del bör körkortsmyndigheterna liksom hittills bära hela ansvaret.

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.

De uppgifter som enligt vad nu sagts bör åligga en central myndighet kan antingen läggas på en redan befintlig myndighet eller också kan en ny central myndighet skapas. I princip synes det olämpligt att inrätta en ny central myndighet om uppgifterna

utan större olägenhet kan läggas på en redan existerande. Denna möjlighet bör därför undersökas i första hand. Avgörande för val av myndighet bör därvid vara i vilken utsträckning myndighetens verksamhetsområde anknyter till de uppgifter som enligt vad ovan angivits åligger 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 körkort myndigheterna kan ordnas samt att myndigheten har möjlighet att utöva en effektiv kontroll över verksamheten. Behovet av uppgifter ur registret är inte av någon väsentlig vikt när det gäller att bestämma var ansvaret för det centrala registret skall ligga. Huvudvikten bör i stället läggas vid andra omständigheter än de som har samband med datamaskinutrustningen. Av betydelse är särskilt myndighetens möjligheter att effektivt kunna fullgöra sina uppgifter.

Som tidigare nämnts är körkortsregistreringens viktigaste syfte att vara ett hjälpmedel i trafiksäkerhetsarbetet. Med hänsyn härtill kan det te sig naturligt att knyta de centrala funktionerna till en myndighet som handhar trafiksäkerhetsfrågor. De myndigheter som därvid främst kommer ifråga är trafiksäkerhetsverket och rikspolisstyrelsen.

Trafiksäkerhetsverket är central förvaltningsmyndighet för ärenden som rör säkerheten i trafiken och inte hör till annan myndighet. Bland annat åligger det verket enligt dess instruktion (1967: 654) att verka för lämplig samordning av trafiksäkerhetsarbetet, att informera allmänheten i trafiksäkerhetsfrågor och samverka med andra myndigheter och enskilda organisationer i trafiksäkerhetsfrämjande syfte samt att omhändera förarprov och att utöva tillsyn över trafikskolorna. Verket har en styrelse bestående av sex ledamöter med verkets generaldirektör som ordförande. Verket är indelat i fyra byråer, därav en körkortsbyrå.

Enligt rikspolisstyrelsens instruktion (1965: 674) utövar styrelsen som central förvaltningsmyndighet högsta inseedet över polisväsendet. I fråga om polisverksamheten åligger det styrelsen särskilt att ha inseedet över att verksamheten bedrivs rationellt och effektivt, att ange den allmänna inriktningen av trafikövervakningen och annat trafiksäkerhetsarbete inom polisväsendet, att tillse att bevakningstjänsten i övrigt är ändamålsenligt anordnad samt på grundval av vunna erfarenheter utarbeta och anvisa lämpliga bevakningsmetoder, att bedriva informationsverksamhet såväl inom polisorganisationen som i förhållande till andra myndigheter m. m. samt att samverka med andra organ vilkas verksamhet berör polisverksamheten. Styrelsen skall även föra centralt polisregister och centralt passregister. Chef för styrelsen är en rikspolischef. I styrelsen ingår vidare en överdirektör och minst fem av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter. Styrelsen består av tre avdelningar, som var och en förestås av en avdelningschef. Inom avdelningarna finns sju byråer samt en enhet för datafrågor. Styrelsen har även en dataanläggning. Denna har emellertid inte tillräcklig kapacitet för att klara körkortsregistrets behov och motsvarar inte heller i övrigt de krav som ställs på ett centralt körkortsregister.

Vid ett första påseende synes det ligga närmast till hands att förorda rikspolisstyrelsen som huvudman för registret med hänsyn till att polisen är den myndighet som — utöver körkort myndigheterna — har det största behovet av uppgifter ur registret. Som förut nämnts är emellertid denna synpunkt av underordnad betydelse. Rikspolisstyrelsens uppgifter inskränker sig huvudsakligen till det rent polisiära området. Trafiksäkerhetsverket sysslar med organisation och planering av trafiksäkerhetsfrågor på ett vidare fält än rikspolisstyrelsen och har också hand om frågor som rör körkort och trafikutbildning. Organisatoriskt och funktionsmässigt ligger därför trafiksäkerhetsverket närmare till än rikspolisstyrelsen att svara för körkortsregistreringen. Verket har de administrativa förutsätt-

ningarna 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 förordas i föregående avsnitt, skall placeras på samma datamaskin som bilregistret talar naturligen starka skäl för att de båda registren har samma huvudman.

På grund av det anförda förordas att trafiksäkerhetsverket blir central registermyndighet. Verket skall som tidigare föreslagits också ha ansvaret för tillverkningen och det formella utfärdandet av körkortet. Det bör vidare åligga verket bl. a. att meddela bindande bestämmelser för de lokala registreringsmyndigheterna i frågor som gäller registreringen av körkort.

Återstår frågan om vem som skall svara för drift och underhåll av dataanläggningen. Som tidigare framhållits kan anläggningen placeras hos annan myndighet än den som har ansvaret för registret förutsatt bl. a. att lämpliga förbindelselinjer kan ordnas till i första hand polisen och körkortsmyndigheterna.

Som nyss nämnts föreslås att körkortsregistret och bilregistret skall ha gemensam datamaskin. I propositionen angående bilregistret förordas att driften av bilregistrets dataanläggning skall ankomma på statistiska centralbyrån. Som skäl härför anför departementschefen att fördelar i varje fall till en början torde stå att vinna om ansvaret för anläggningen kan åläggas en myndighet som redan tidigare driver dataanläggningar och som med hänsyn till verksamhetens inriktning har möjligheter att samordna handhavandet med driften av maskinparken i övrigt. Det påpekas också att med en sådan lösning skapas förutsättningar att mera effektivt utnyttja eventuell reservkapacitet. Dessa skäl är tillämpliga även beträffande körkortsregistreringen.

Om bilregistret och körkortsregistret placeras på samma datamaskin och denna förläggs utanför Stockholmsområdet, synes dock böra övervägas om inte ett särskilt från trafiksäkerhetsverket och statistiska

centralbyrån fristående organ bör inrättas med uppgift att vara registermyndighet för de båda registren och svara för drift och underhåll av dataanläggningen. Denna fråga behöver emellertid inte behandlas förrän statsmakterna tagit ståndpunkt till förslaget i detta betänkande.

Vad angår *kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna* skall f. n. enligt 32 § 1 mom. första stycket VTF ansökan om körkort göras i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län där han vistas. Samma regel gäller vid ansökan om nytt körkort efter återkallelse eller om återfående av körkort (33 § 5 mom. andra stycket VTF). Mantalsskrivningsorten kontrolleras i samband med lämplighetsutredningen.

Enligt 33 § 2 mom. första stycket VTF skall fråga om återkallelse prövas av den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Av 34 § VTF följer att samma kompetensregel gäller i fråga om varning.

Inrättandet av ett centralt körkortsregister skapar helt andra förutsättningar än f. n. för fastställande av forum för ansökan om körkort och för omprövning av körkortsinnehav. Samtliga länsstyrelser kommer att via terminaler kunna inhämta uppgifter om registrerade förhållanden beträffande alla körkortsinnehavare och göra anteckningar i registret. Enligt det system som föreslås kommer länsstyrelsen vid ansökan om körkort och vid ifrågasatt omprövning av körkortsinnehav att i särskild ordning erhalla uppgift om relevanta data ur körkortsregistret. Uppgiften kan lika enkelt skickas till t. ex. länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren är bosatt som till den länsstyrelse som beslutat om körkortets utfärdande.

Från teknisk synpunkt möter således intet hinder att förlägga beslutsfunktionerna till vilken länsstyrelse som helst. Kompetensreglerna kan därför utformas med hänsyn endast till allmänna ändamåls- och lämplighetssynpunkter.

Ett väsentligt intresse bör vara att allmänhetens möjligheter att ta personlig kon-

takt med länsstyrelsen så långt som möjligt underlättas. Detta gäller i synnerhet vid handläggning av ärenden angående omprövning av körkortsinnehav men även ifråga om vissa ansökningsärenden. Kompetensreglerna bör också vara klara och entydiga.

Vid prövning av ansökan om körkort kan följande alternativa forum tänkas, nämligen länsstyrelsen i det län där sökanden vistas, där han är kyrkobokförd eller där han är mantalsskriven. En mera radikal utväg är att låta sökanden själv avgöra vilken länsstyrelse som skall pröva ansökningen.

Det första alternativet — länsstyrelsen i det län där sökanden vistas — har den nackdelen att vistelseorten kan vara obeständig och svår att kontrollera eftersom den i princip inte är registrerad, varför tvekan kan uppstå om vilken länsstyrelse som är rätt forum. I praktiken torde ansökan om detta alternativ väljs kunna ställas till valfri länsstyrelse.

Även kyrkobokföringsorten är i viss mån obeständig, då den kan ändras flera gånger under ett år, men är lättare att kontrollera än vistelseorten. En fördel är att den praktiskt taget alltid överensstämmer med den faktiska bosättningsorten.

Mantalsskrivningen grundar sig på kyrkobokföringsorten den 1 november föregående år. En viss eftersläpning i förhållande till den faktiska bosättningsorten kan därför uppstå. En nackdel är också att personer som t. ex. studerar eller fullgör militärtjänst ofta vistas på annan ort än den där de är mantalsskrivna. Å andra sidan är mantalsskrivningsorten alltid klar och entydig. Den ändras inte mer än en gång varje år. Någon tvekan om vilken länsstyrelse som är behörig behöver inte uppstå om man väljer denna lösning. Flertalet övriga forumregler anknyter också till mantalsskrivningsorten.

Att låta sökanden själv bestämma vilken länsstyrelse som skall pröva hans ansökan om körkort synes ur flera synpunkter mindre lämpligt. Ovidkommande hänsyn kan spela in. Det kan också uppstå onödigt om-

gång vid inhämtande av eventuellt erforderlig ytterligare utredning. Sådan utredning inhämtas nämligen i flertalet fall på sökandens mantalsskrivningsort.

På grund av det anförda synes övervägande skäl tala för att ansökan om körkort liksom f.n. skall prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är mantalsskriven. Om sökanden inte är mantalsskriven i Sverige bör prövningen fortfarande ankomma på länsstyrelsen i det län där han vistas.

Denna regel kan dock leda till olägenheter i det fall mantalsskrivningslänet inte överensstämmer med det faktiska bosättningslänet. För att komma till rätta härmed bör en särskild undantagsregel införas av innebörd att ärende angående ansökan om körkort på sökandens begäran eller om länsstyrelsen eljest finner skäl därtill skall kunna hänskjutas till länsstyrelsen i det län där sökanden vistas.

Den nuvarande kompetensfördelningen för ärenden om omprövning av körkortsinnehav är en naturlig följd av den regionala registreringen. Varje länsstyrelse prövar ärenden rörande de körkort som är registrerade hos länsstyrelsen. Kompetensregeln är klar och enkel och av körkortet framgår utan vidare vilken länsstyrelse som skall handlägga ett körkortsärende. Man behöver inte heller överföra registerkort från ett körkortsregister till ett annat. Systemet lider emellertid av uppenbara nackdelar. Så t. ex. kan en stockholmare, som i Stockholm blir dömd för en trafikförseelse begången i Stockholm, få sitt körkortsinnehav omprövat av länsstyrelsen i Malmöhus län för att han var bosatt i Malmö när han en gång erhöll körkort. Om körkortsinnehavaren vill inställa sig personligen för att tala om sitt ärende med den handläggande tjänstemannen måste han resa till Malmö. Även utredningen, som i stor utsträckning måste inhämtas genom remisser till olika myndigheter i Stockholm, försvåras. Eftersom en stor del av svenska folket, ca 10 %, beräknas flytta årligen, kommer — även om en hel del av flyttningarna sker inom länen — många körkortsinnehavare att bo i annat län än det där deras

körkort utfärdats.

Dessa omständigheter talar mot att, liksom f. n., förlägga ärenden om omprövning av körkortsinnehav till den länsstyrelse som prövat körkortsansökningen. Men givetvis är det även när det gäller omprövning av körkortsinnehav av väsentlig betydelse att det finns klara regler om vilken länsstyrelse som skall handlägga ärendet. Uppgifter till grund för bestämmande av kompetensfrågan kan främst hämtas ur körkortsregistret. Detta kommer att innehålla uppgift om bl. a. mantalsskrivningsort och bostadsadress, d. v. s. i regel den adress på vilken körkortsinnehavaren är kyrkobokförd.

Eftersom mantalsskrivningsorten är den mest beständiga och därför ger minst utrymme för tveksamhet med eventuella kompetenskonflikter som följd, bör som huvudregel gälla att även ärenden angående omprövning av körkortsinnehavet handhas av länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven. Om han inte är mantalsskriven, bör länsstyrelsen i det län där han vistas vara behörig.

På samma sätt som ovan anförts beträffande ansökan om körkort bör emellertid i de fall körkortsinnehavaren vistas inom annat län än mantalsskrivningslänet på begäran av denne eller om länsstyrelsen eljest finner skäl därtill ärendet kunna hänskjutas till länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren vistas.

Skälen för en sådan undantagsregel är betydligt starkare beträffande omprövning av körkortsinnehav än i fråga om prövning av ansökan, eftersom det i det förra fallet i allmänhet föreligger ett betydligt större behov av kontakt mellan den enskilde och körkortsmyndigheten än i det senare.

Skulle, vilket sällan torde inträffa i praktiken, ansökan om tvångsintagning av körkortsinnehavaren på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare göras hos annan länsstyrelse än i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven, bör den länsstyrelse där ansökningen görs ta upp körkortsinnehavet till omprövning.

5.1 Gällande ordning

5.1.1 Utfärdande av körkort m. m.

Gällande bestämmelser om förfarandet i samband med förarprov och utfärdande av körkort återfinns i 31 och 32 §§ VTF samt 67—69 §§ VTK.

Den som önskar erhålla körkort skall undergå förarprov inför trafikinspektör eller bilinspektör. Förarprov för traktor kan dock avläggas även inför annan, av länsstyrelsen särskilt förordnad person.

Vid anmälan till förarprov skall sökanden förete

1. *Åldersbevis*, upptagande bl. a. sökandens personnummer. För den som inte är kyrkobokförd i Sverige kan annan tillförlitlig utredning om hans fullständiga namn och födelsetid godtas.

2. *Läkarintyg* enligt särskilt av Kungl. Maj:t fastställt formulär, utfärdat inom tre månader före anmälan till förarprov.

3. *Välliknande fotografi* av sökanden. Detta skall vara så beskaffat att det lämpligen kan anbringas på körkortet. På fotografiets baksida skall den läkare som utfärdat läkarintyget skriva sökandens namn, datum för intyget samt sin namnteckning.

4. Om provet avser bil eller motorcykel *bevis om förarutbildning*, utfärdat av den som meddelat utbildningen.

Sedan sökanden avlagt godkänt prov skall den som har verkställt provet utfärda *kompetensbevis*. Detta sker numera vanligen

genom påstämpling och påskrift på läkarintyget. En särskild blankett för kompetensbevis finns också men används endast i undantagsfall, företrädesvis då körkort med hänsyn till lyte eller liknande skall utfärdas med särskilda villkor.

Om sökanden har utländskt körkort kan han i vissa fall erhålla körkort utan att undergå förarprov. Bestämmelser härom finns i 31 § 6 mom. och 32 § 1 mom. femte stycket VTF och kungörelsen (1962: 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov.

Ansökan om körkort skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress ävensom uppgift huruvida sökanden tidigare sökt eller erhållit körkort.

Vid ansökan skall fogas

1. Ovan nämnda åldersbevis, läkarintyg och fotografi.

2. Kompetensbevis, utfärdat inom tre månader före ansökningen.

3. *Lämplighetsintyg*.

Lämplighetsintyget — som utfärdas efter särskild ansökan — skall utvisa huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon. Intyget skall vara utfärdat av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort inom tre månader före ansökan om körkort. Om sökanden inte är mantalsskriven här i riket kan

dock utredning om lämpligheten förebringas i annan ordning.

Om sökanden varit mantalsskriven i annan ort under de senaste två åren skall polismyndigheten, innan intyg utfärdas, inhämta yttrande från polismyndigheten i den andra orten. Sökanden är skyldig att på anmodan förete intyg om sin mantalsskrivningsort under de senaste två åren. I de flesta fall torde polisen kontrollera mantalsskrivningsorten hos den lokala skattemyndigheten.

Före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande skall polismyndigheten kontrollera huruvida sökanden förekommer i tillgängliga register över personer, som misstänkts eller straffats för brott eller vilkas körkort återkallats. Vidare skall vederbörande nykterhetsnämnd höras samt, om så finnes erforderligt, även annan som äger kännedom i saken. Praxis beträffande vilka som hörs vid lämplighetsutredningen torde växla mellan olika polismyndigheter. I enlighet med departementschefens rekommendation i prop. 1958: 69 (s. 55) torde emellertid barnavårdsnämnd ofta höras i fråga om yngre personer. Några polismyndigheter tar även regelmässigt kontakt med arbetsgivaren, vars namn och telefon skall anges i ansökan om lämplighetsintyg.

Om det vid denna s. k. registerslagning och den därtill hörande rutinutredningen framkommer anmärkning som inverkar på bedömningen av sökandens lämplighet som förare av körkortspliktigt fordon, skall polismyndigheten verkställa en mera ingående utredning. Redogörelse för sådan utredning skall ofördröjligen sändas till vederbörande länsstyrelse. På lämplighetsintyget skall anges att sådan redogörelse kommer att sändas. Åtminstone i något län sänds dock redogörelsen till länsstyrelsen först på särskild begäran i de fall intyget är "negativt", d. v. s. anger att sökanden inte anses lämplig att betros med körkort.

Sedan länsstyrelsen prövat de enligt ovan ingivna handlingarna och eventuellt ytterligare utredning, äger länsstyrelsen utfärda körkort. Länsstyrelsen skall i vissa fall fastställa särskilda villkor för körkortet. I en

del fall utfärdas körkort först efter tillstyrkan av socialstyrelsen och ibland även trafikinspektören. I dessa fall föreskrivs särskilda villkor för körkortets giltighet.

Det vanligaste villkoret meddelas när sökanden inte har tillräcklig synskärpa utan glasögon. Villkor att han vid förande av körkortspliktigt fordon skall bära nödiga glasögon skall alltid anges på körkortet. I övriga fall är det tillräckligt att på körkortet finns en erinran om att särskilda villkor gäller. Om utrymmet medger, anges villkoret vanligen på körkortet. I annat fall sker det genom hänvisning till skrivelse som innehåller villkoret.

Sökande har möjlighet att, innan han undergår förarprov, erhålla *förhandsbesked* från länsstyrelsen. I sådant fall skall han vid ansökningen foga endast lämplighetsintyg samt de handlingar i övrigt han åberopar. Även förhandsbesked i medicinskt hänseende kan förekomma. Om länsstyrelsen finner att hinder mot utfärdande av körkort inte föreligger, skall länsstyrelsen förelägga sökanden viss tid att inkomma med övriga ansökningshandlingar vid äventyr att ansökningen eljest förklaras förfallen.

För förande av bil i *yrkesmässig trafik* krävs enligt 27 § YTF särskilt tillstånd, *trafikkort*. Reglerna om förarandet vid utfärdande av trafikkort överensstämmer i stort sett med reglerna om utfärdande av körkort. Sökanden skall dock ha körkort för bil. Vidare krävs inte fotografi. Bestämmelserna förbigås här eftersom trafikkort enligt 1967 års riksdagsbeslut inte längre skall finnas.

Om ett körkort har återkallats och innehavaren vill ha nytt körkort måste han göra ny körkortsansökan. I vissa fall finns dock möjlighet att, i stället för att ansöka om nytt körkort, *återfå* tidigare utfärdat körkort. Så är fallet om körkort återkallats jämlikt 33 § 2 mom. första stycket VTF punkten 7 (om innehavare på grund av sjukdom, skada e. d. ur trafiksäkerhetssynpunkt inte bör inneha körkort) eller punkten 8 (om länsstyrelsens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis inte efterkommes eller

om föreskrifter som meddelats i samband med sådant föreläggande inte följs) och det förhållande som föranlett återkallelsen upphört samt mindre än ett år förflutit från återkallelsen. Ansökan om återfående av körkort skall, liksom ansökan om nytt körkort efter återkallelse, ställas till länsstyrelsen i det län där sökanden är mantalsskriven eller i vissa fall där han vistas. Har återkallelsen beslutats av annan länsstyrelse, skall enligt 33 § 7 mom. VTF yttrande i ärendet jämte utdrag ur körkortsregistret rörande sökanden inhämtas från denna länsstyrelse.

5.1.2 Omprövning av körkortsinnehav

Enligt 33 § 1 mom. VTF skall länsstyrelse, om den med hänsyn till inkomna underrättelser finner skälig anledning till antagande att person, för vilken länsstyrelsen utfärdat körkort, inte uppfyller förutsättningarna för erhållande av körkort, ompröva hans lämplighet. Länsstyrelsen äger därvid förelägga körkortsinnehavaren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Denna omprövning kan resultera i återkallelse i vissa i 33 § angivna fall. Är omständigheterna mindre allvarliga kan varning enligt 34 § tillgripas i stället för återkallelse. I praktiken förekommer även att villkor som föreskrivits för körkortet skärps eller att nytt villkor införs.

De underrättelser som föranleder ärende om omprövning är i huvudsak av följande slag.

1. Dom, strafföreläggande och ordningsföreläggande, varigenom körkortsinnehavare funnits skyldig till vissa angivna brott.
2. Meddelande från nykterhetsnämnd (80 § 3 mom. VTK).
3. Anmälan från länsläkare (förste stadsläkare).
4. Framställning från polismyndighet.
5. Beslut om omhändertagande av körkort. Har körkort enligt 35 § VTF omhändertagits av polismyndighet eller åklagare skall länsstyrelsen skyndsamt förordna huruvida körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

Återkallelse eller varning på grund av dom får enligt huvudregeln inte beslutas förrän domen vunnit laga kraft. Detta innebär att lagakraftbevis måste inhämtas. Beträffande strafföreläggande och ordningsföreläggande får återkallelse eller varning ske först sedan föreläggandet godkänts. I praxis synes det inte förekomma att länsstyrelse får besked om strafföreläggande eller ordningsföreläggande som inte godkänts. Om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas skall länsstyrelsen återkalla körkortet tills vidare (interimistiskt beslut).

Beslut om återkallelse skall genom länsstyrelsens försorg delges föraren. Det åligger denne att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen. Om återkallelsebeslut efter besvär upphävs skall körkortet återställas till föraren. Detsamma gäller vid interimistiska återkallelser och vid beslut om omhändertagande av körkort när det upplyses att förundersökning eller åtal nedlagts eller att beslut fattats att åtal ej skall väckas eller att rätten har frikänt körkortsinnehavaren.

5.1.3 Avgiftsuppbörden

Enligt kungörelsen (1967: 703, ändrad 1968: 573 och 1969: 349) om förrättnings-taxa för statens trafiksäkerhetsverk skall avgift utgå vid förarprov för körkort och trafikort. Enligt 83 § andra stycket VTK äger person som av länsstyrelse särskilt förordnats att verkställa traktorprov uppbära avgift av sökanden. Vidare skall enligt 5 § expeditionskungörelsen (1964: 618) expeditionsavgift utgå för körkort och trafikort. Enligt 24 § nämnda kungörelse skall kortet förses med stämpel till bevis att avgift erlagts. Körkort som utfärdas på ansökan av militär myndighet är fritt från avgift.

Avgift utgår inte för lämplighetsintyg.

Avgift för förarprov erläggs f.n. i avslutning till provet. Kvitto på avgiften utfärdas på en avrivbar del av ett blankettset om fem blanketter. Förutom kvitto jämte kopiedel upptar blanketterna, som benämns förarprovsprotokoll, utrymme för uppgifter om teoretiskt och praktiskt prov samt di-

verse andra uppgifter av intresse för trafik-säkerhetsverkets statistik.

Expeditionsavgift erläggs när körkortet lämnas ut. Avgiften uppbärs av länsstyrelserna antingen i samband med att korten hämtas eller genom tjänstepostförskott.

5.1.4 Nuvarande arbetsmetoder vid länsstyrelserna

Rutinerna vid handläggning av körkortsärenden torde i brist på enhetliga bestämmelser variera avsevärt mellan olika länsstyrelser. Nedanstående beskrivning avser endast att i grova drag återge arbetsgången i normalfallen.

Utfärdande av körkort

1. Inkomna ansökningshandlingar stämpas med dagens datum.
2. Handlingarna granskas. I de fall polismyndigheten insänt redogörelse för lämplighetsutredningen tas denna fram och fogas till ärendet. Finns sådan redogörelse som inte sänts in, rekvideras den.
3. Om körkortsliggare finns antecknas där utfärdandedatum och sökandens namn under det aktuella körkortsnumret.
4. Körkortet och registerkortet skrivs ut.
5. Påskriften på fotografiet granskas. Fotografiet klipps vid behov till rätt format och klistras på körkortet samt stämpas.
6. Flertalet ärenden är enmansärenden. I dessa granskar den som har att besluta i ärendet samtliga handlingar, även registerkortet, och skriver sedan under körkortet, om ingen ytterligare utredning fordras. Om körkortet tidigare varit återkallat handläggs ärendet av två personer. I några fall sker en formlig föredragning. Har återkallelse tidigare skett diarieförs ärendet.
7. Registerkortet sorterar in i registret.
8. Ansökningshandlingarna arkiveras i nummerföljd efter körkortets nummer.
9. Körkortet lämnas till kassören.
10. Om körkortet skall skickas till sökanden antecknar kassören dennes namn, körkortets nummer och stämpelbelopp

i postförskottsbok. Beläggningsstämpel klistras in i körkortet och makuleras. Körkortet läggs sedan i kuvert på vilket innehavarens — eller hans ombuds, som ofta är trafikskolan — namn och adress skrivs ut. Även postförskottsansvisning skrivs ut. — Om körkortet skall hämtas noteras körkortsinnehavarens namn, körkortets nummer och stämpelbeloppet i stämpelligare (kontantbok). Stämpeln klistras in och makuleras först när körkortet lämnas ut.

Omprövning av körkortsinnehav

1. Underrättelsen inkomststämpas.
2. Förseelsen antecknas på registerkortet. Härvid noteras dom eller beslut, namn på domstol eller annan myndighet, förseelsens beskaffenhet eller åberopat lagrum samt straff eller annan påföljd. Även datum för förseelsen antecknas.
3. Handlingarna kompletteras vid behov med uppgift om tidigare belastningar.
4. Om det är klart att omprövning inte kan bli aktuell — vissa schabloner härför torde finnas på de flesta länsstyrelser — arkiveras handlingarna.
5. I de fall omprövning kan komma ifråga diarieförs ärendet.
6. Diariefört ärende kompletteras i förekommande fall med polisens förundersökning och remitteras till polismyndighet, nykterhetsnämnd eller annan. Registerutdrag bifogas. Anteckning om remissen sker i diariet.
7. Anses omprövning fortfarande aktuell, bereds körkortsinnehavaren, som regel per post (rek. med mottagningsbevis), tillfälle att avge yttrande muntligen eller skriftligen. Registerutdrag och allt utredningsmaterial av betydelse, även yttranden, bifogas. Anteckning härom sker i diariet.
8. När mottagningsbeviset återkommer antecknas detta i diariet.
9. När yttrande inkommer från körkortsinnehavaren eller tiden för avgivande av yttrande löpt ut föredras ärendet för den som har att besluta i detta. Inkommet yttrande diarieförs.

10. I fråga om domar infordras lagakraftbevis.
11. Beslutet skrivs ut och undertecknas samt antecknas på registerkortet och i diariet.
12. Beslutet expedieras. Vid återkallelse används polisdelgivning om det tidigare körkortet skall infordras. I övriga fall används postdelgivning. Om åtgärd inte vidtas och körkorts innehavaren haft tillfälle att yttra sig, underrättas han i brev om utgången. Vid återkallelse skickas underrättelse om beslutet till rikspolisstyrelsen på särskild blankett.
13. När bevis om delgivning inkommit antecknas detta i körkortsregistret samt i diariet.
14. Akten arkiveras.

5.2 Förfarandet i det nya systemet

Det framlagda förslaget innebär bl. a. att körkortet skall erhålla ändrat innehåll och ny utformning, vilket kräver central tillverkning, samt att körkortet skall förnyas vart tionde år.

Vidare förordas att ett centralt körkortsregister på ADB-basis inrättas med trafiksäkerhetsverket som central registermyndighet samt att detta samordnas med bilregistret och placeras på samma datamaskin som detta. I registret skall enligt förslaget finnas i huvudsak uppgifter om körkorts innehavaren, körkortet och beslut rörande detta. Belastningar skall däremot med få undantag inte ingå i detta register utan i RI. Datamaskinell förbindelse skall finnas mellan system för belastningar i RI och körkortsregistret. I det centrala körkortsregistret skall samtliga data lagras på direktminnen. Polisen, länsstyrelserna och trafiksäkerhetsverket samt eventuellt tullen skall ha möjligheter att hämta uppgifter direkt ur registret samt göra anteckningar i detta med hjälp av egna dataterminaler eller via telex. Andra avnämare kan få uppgifter ur registret genom hänvändelse till detta eller till terminalförsedd myndighet. Det bör dock vara möjligt även för dessa avnämare att

via terminal hämta uppgifter om körkorts innehavare, körkort och beslut rörande körkort, men ej om huvuddelen av belastningarna, direkt ur registret. Förslagen bygger vidare på förutsättningen att länsstyrelserna skall vara körkortsmyndigheter.

Ifrågavarande förslag kräver naturligen också omfattande ändringar av förfarandet vid handläggning av körkortsärenden. Nedan skall lämnas ett principförslag för förfarandet i det nya systemet. Mera ingående systembeskrivningar och detaljerade rutiner i anslutning till det centrala körkortsregistret kommer att redovisas i slutbetänkandet.

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 bör överlag 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.

5.2.1 Utfärdande av körkort

Fråga om utfärdande av körkort kan i det nya systemet väckas på olika sätt. I allmänhet måste den enskilde sökanden ta initiativet. Så är fallet när sökanden inte tidigare haft körkort eller hans tidigare körkort återkallats. Detsamma gäller om körkorts innehavare önskar körkort för högre behörighet eller om han tidigare endast har utländskt körkort. Även när körkorts innehavares körkort förstörts, skadats eller förkommit måste initiativet utgå från honom.

Detta gäller däremot inte när behov uppkommer att ändra eller upphäva särskilt villkor som bestämts vid utfärdande av körkort enligt 32 § 2 mom. första stycket, sista punkten VTF. Så kan bli fallet t. ex. när ett handikapp föranlett villkor enligt vilket körkorts innehavaren bara får föra bil med viss utrustning och den tekniska utvecklingen ändrat förutsättningarna för detta. Givetvis kan det också uppstå behov av att införa

ett nytt villkor eller att skärpa ett befintligt. VTF synes inte ta sikte på dessa fall och inte heller trafikbrottslagen, som enligt sina ordalag innehåller straffbestämmelse bara för det fall att någon för körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkortet (3 § andra stycket), men inte när föreskriften meddelats under körkortets giltighetstid. Att i sådana fall av formella skäl nödgas gå omvägen över återkallelse och utfärdande av nytt körkort synes inte önskvärt. Det torde därför böra öppnas uttrycklig möjlighet att ändra eller upphäva villkor som gällt för körkort och att när anledning förekommer föreskriva villkor för körkort. Så snart det är fråga om skärpning, sett ur körkortsinnehavarens synpunkt, bör denne självfallet få tillfälle att yttra sig innan beslut fattas.

I dessa fall tas initiativet i regel av körkortsmyndigheten men det kan även förekomma initiativ från körkortsinnehavarens sida.

Oavsett hur initiativet till utfärdande av körkort tas bör vissa gemensamma regler för förfarandet utarbetas. För att namnteckning skall kunna inhämtas måste sökanden skriva sitt namn på körkortsunderlaget. Detta kan lämpligen ske vid ifyllande av ansökan om körkort. Fotografi måste också införskaffas från den för vilken körkortet skall utfärdas. Fotografiet måste fogas vid en handling som visar vart det hör, lämpligen även här en ansökan om körkort. Något slag av ansökan bör alltså alltid förekomma. Förfarandet i övrigt skiljer sig dock i flera hänseenden beträffande olika slag av ärenden. I vissa fall krävs både lämplighetsutredning, läkarundersökning och förarprov, i andra fall ställs endast två av dessa krav. Även andra avvikelser förekommer.

Vid all databehandling är det ett starkt önskemål att uppnå ett så likformigt förfarande som möjligt beträffande behandlingen av liknande typer av ärenden. Även från andra synpunkter är det förmånligt att så långt möjligt få enhetliga regler för förfarandet. Samtidigt som detta tillgodoses

måste systemet med hänsyn till de angivna skiljaktigheterna vara flexibelt, så att nödvändiga möjligheter till avvikelser från huvudregeln finns. Förfarandet bör utformas så att det i huvudsak kan tillämpas för samtliga ovan nämnda fall.

För att de enskilda skall få veta hur de skall förfara i olika ärenden bör ansökningsblanketterna självklart alltid innehålla lämpliga anvisningar.

De olika krav som alltså bör ställas kan bäst tillgodoses genom att texten till den handling som skall utgöra grundvalen för förfarandet framställs så fullständigt som möjligt av datamaskinen redan i samband med att förfarandet inleds, varefter ansökningsblanketterna sänds till sökanden från datamaskinen. På detta sätt blir persondata korrekt ifyllda i handlingarna, någon risk t. ex. att ett intyg upptar fel personnummer föreligger inte. Härigenom undanröjs de fel källor som ligger i att sökanden lämnar fel aktiga uppgifter eller att fel sker vid överföring av persondata. Sådana felkällor kan eljest ge upphov till mycket stora svårigheter. På annat håll har bl. a. felaktigt angivna personnummer förorsakat stora komplikationer vid databehandling. Systemet tillgodoser alltså detta säkerhetskrav.

Vidare uppstår en icke obetydlig förenkling för intygsgivare och länsstyrelser, vilka inte behöver skriva ut sökandens namn m. m. på intyg eller körkortsunderlag. Det nuvarande personbeviset blir också onödigt, vilket befriar kyrkobokföringsmyndigheterna från i genomsnitt ca 150 000 expeditioner om året. Likaså slipper man skaffa in utredning rörande mantalsskrivningen, vilket f. n. i regel sker genom hänvändelse från polisen till den lokala skattemyndigheten i åtminstone 200 000 fall om året. Slutligen motverkar systemet risken för förfalskningar. Datamaskinen kan nämligen programmeras så att körkortsmyndigheterna får besked om en körkortsansökan skulle komma in från någon som inte fått ansökningsblankett från datamaskinen.

Det angivna förfarandet förutsätter att persondata rörande sökanden är tillgängliga i registret. Verkställda undersökningar tyder

på att detta lämpligast kan åstadkommas genom att körkortsregistret har uppgift om alla personer i körkortsåldern, möjligen med undantag för de yngsta och äldsta årsklasserna där ansökningsfrekvensen är förhållandevis låg.

Ett alternativ till att i datamaskinen eller i datamaskinell förbindelse med denna ha personuppgifter även beträffande dem som inte har körkort vore att för varje enskild sökande hämta behövliga uppgifter på datamedium från befolkningsregistret, när ansökan görs om körkort. Detta skulle emellertid medföra dröjsmål på en vecka eller mera och sålunda inte ge önskvärd snabbhet i förfarandet, om inte ett centralt befolkningsregister på direktminne upprättas.

Om det angivna systemet vid de fortsatta undersökningarna visar sig lämpligt tänkes förfarandet vid utfärdande av körkort tillgå i stora drag på följande sätt.

1 Rekvisition av ansökningsblanketter m. m.

När sökanden skall ta initiativet bör det ske genom att han per post, per telefon eller vid personligt besök beställer blanketterna hos valfri länsstyrelse som har terminalförbindelse med registret. Beställningen bör kunna ske även hos polismyndighet som har sådan förbindelse. Vidare bör beställning kunna ske direkt hos det centrala registret. Vid beställningen uppger sökanden namn och personnummer, vilken åtgärd han önskar och vilken körkortsklass som avses. Den myndighet som mottagit beställningen kontrollerar via sin terminal att det uppgivna personnumret svarar mot det uppgivna namnet. Om så är fallet vidarebefordras beställningen till och registreras i det centrala registret.

Ansökningsblanketterna skrivs ut på radskrivare vid dataanläggningen och sänds per post till sökanden under hans i registret angivna bostadsadress. Sökanden erhåller på detta sätt blankett för läkarintyg och blankett för ansökan om lämplighetsintyg samt körkortsunderlag, alla med persondata ifyllda. Körkortsunderlaget skall i enlighet med vad tidigare anförts användas vid den slut-

liga fotografiska framställningen av körkortet. Samtidigt med blanketterna sänds noggranna instruktioner rörande förfarandet, kraven på fotografiet etc. till sökanden.

Sedan sökanden erhållit ansökningsblanketterna kan liksom f. n. tid för läkarundersökning och förarprov beställas. Han ger också in ansökningsintyg till polismyndigheten vid lämplig tidpunkt.

F. n. gäller att läkarintyget får vara utfärdat högst tre månader före anmälan till förarprov samt att kompetensbevis och lämplighetsintyg vid ansökan om körkort inte får vara äldre än tre månader. I flera sammanhang har fråga väckts om ändring av nuvarande regler.

Bilförarutredningen (s. 35) föreslog sålunda att läkarintyget skulle kunna vara utfärdat inom sex månader före anmälan till förarprov. Förslaget, som inte synes ha mött några invändningar vid remissbehandlingen, togs inte upp av departementschefen. Anledning saknas att dröja med genomförandet av den föreslagna förlängningen av läkarintygets giltighetstid. Tiden bör därför bestämmas till sex månader.

Framställningar till Kungl. Maj:t — från Sveriges Trafikskolors Riksförbund den 6 mars 1968 samt från Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet den 1 februari 1967 — om giltighetstiden för läkar- och lämplighetsintyg och tidpunkten för deras ingivande är efter remissbehandling föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Ståndpunktstagandet till framställningarna har inte någon avgörande betydelse för utformningen av det nya förfarandet och tas därför — utöver bilförarutredningens förslag om ändring av giltighetstiden för läkarintyget — inte upp i körkortsutredningen. Det kan emellertid påpekas att tillkomsten av RI ger bättre möjlighet att aktualisera lämplighetsintyg vars giltighetstid löpt ut. Man kan nämligen genom RI kontrollera om några nya omständigheter av betydelse för körkortsfrågan tillkommit efter lämplighetsintygets utfärdande. Detta kan möjligen vara ett skäl för förlängning av intygets giltighetstid. Uppgift som endast registreras hos nykterhetsnämnd eller barna-

vårdsnämnd kan emellertid f. n. inte fås på detta sätt.

2 Lämplighetsutredningen

Antalet ansökningar om lämplighetsintyg uppgick enligt uppgift från rikspolisstyrelsen till 315 276 år 1966 och 307 528 år 1967.

När sökanden får ansökningsblanketterna innehåller blanketten för ansökan om lämplighetsintyg redan följande uppgifter som skrivits ut i datamaskinen, nämligen sökandens fullständiga namn, personnummer, bostadsadress och mantalsskrivningsort för det aktuella året och under de två föregående kalenderåren, vilken körkortsklass ansökan skall avse, om han tidigare haft körkort eller om lämplighetsintyg utfärdats tidigare samt vilken polismyndighet som skall utfärda lämplighetsintyg. Av blanketten framgår även vilken länsstyrelse som enligt huvudregeln skall besluta om körkortet.

Sökanden skall avskilja ansökningsblanketten och inge den till den polismyndighet som anges på blanketten. Tidpunkten bör avpassas så att intyget kommer att utfärdas inom tre månader innan ansökan om körkort inges.

Sökanden skall komplettera blanketten med vissa uppgifter som polisen behöver vid lämplighetsutredningen. Hit hör uppgift om telefonnummer eller eventuell tillfällig adress samt arbetsgivares namn, adress och telefon.

När ansökningsblanketten inkommit till polismyndigheten skall denna verkställa den utredning som behövs. Utredningen består i första hand av registerslagning samt hörande av nykterhetsnämnd, i förekommande fall även annan polismyndighet, barnavårdsnämnd m. fl. Frågan om ändring av reglerna för lämplighetsutredningen behandlas inte här. Detta kan nämligen knappast ske utan att man samtidigt går in på de materiella förutsättningarna för beviljande av körkort. Dessa spörsmål utreds för närvarande av trafikmålskommittén. Polisens egen registerslagning kommer genom tillkomsten av RI att ersättas med uppgift från centralt polisregister. Tilläggas kan emellertid att om de uppgifter som f. n. ingår i bl. a. nykter-

hetsnämndernas och barnavårdsnämndernas register i framtiden kommer att registreras i ett centralt ADB-register, kan det finnas anledning att radikalt ompröva de nuvarande formerna för lämplighetsprovningen.

Sedan utredningen slutförts skall besked om resultatet lämnas till länsstyrelsen och sökanden.

Uppgift om företagen lämplighetsutredning bör registreras i det centrala registret även om körkortsansökan i övrigt inte fullföljs. Det synes därför lämpligt att polismyndigheten via sin dataterminal eller telex meddelar resultatet av provningen till registret. Besked om lämplighetsprovningen kan då skrivas ut i datamaskinen och därefter sändas till sökanden. Polisen besparas härigenom arbete med utskrift och avsändande av intyget. Om beskedet är positivt men anmärkning förekommer av betydelse för bedömning av sökandens lämplighet skall polisen sända redogörelse för utredningen till länsstyrelsen. I motsats till vad som nu i allmänhet tillämpas (32 § 1 mom. åttonde stycket VTF) bör utredningen inte sändas till länsstyrelsen när intyget är negativt, annat än i de fall länsstyrelsen så begär. Man kan nämligen utgå från att körkortsansökningen inte fullföljs i flertalet sådana fall. Ansökningen om lämplighetsintyg och utredningsmaterial arkiveras hos polismyndigheten utom i de fall handlingarna i ärendet sänds till länsstyrelsen.

Sedan sökanden erhållit besked om lämplighetsutredningen kan han hos länsstyrelsen ansöka om förhandsbesked.

3 Fotografiet

Enligt gällande praxis (jämför uttalanden i SOU 1948: 34 s. 176) bör fotografiet utgöras av bröstbild utan huvudbonad samt inte vara för gammalt. Enligt anvisningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall fotografiet vara välliknande, av lämpligt format och utfört på gott papper som medger påskrift med bläck. Person som vid förande av motorfordon skall bära glasögon behöver inte vara fotograferad därmed, såvida inte länsstyrelsen bestämt annat.

Vissa krav måste ställas i fråga om foto-

grafiets kvalitet m. m. för att det skall kunna tjäna som underlag vid framställning av körkortet. Vidare måste bilden vara sådan att den tjänar sitt syfte att vara ett hjälpmedel vid identifieringen av körkortsinnehavaren. Enligt 31 § 1 mom. VTF skall fotografiet vara välliknande, vilket bl. a. innebär att det bör vara någorlunda nytaget. Det synes lämpligt att i likhet med vad som gäller beträffande pass föreskriva att om sökanden stadigvarande bär glasögon, peruk eller liknande skall detta bäras även vid fotograferingen. Fotografiet bör utgöras av bröstbild. Huvudbonad bör inte vara påtagen. Närmare anvisningar beträffande fotografiet bör utfärdas av trafikföretagets säkerhetsverket.

4 Läkarundersökningen

Vid besök hos läkare skall sökanden medföra blanketten för läkarintyg samt fotografi. På blanketten har datamaskinen skrivit ut i stort sett samma data som i ansökan om lämplighetsintyg. I övrigt upptas blanketten på såväl fram- som baksidan av de frågeformulär som skall besvaras av sökanden och läkaren. Enligt uppgift från socialstyrelsen kan ett gemensamt frågeformulär utarbetas för samtliga körkortsklasser. Sedan frågeformuläret fyllts i och undersökningen i övrigt avslutats skall läkaren teckna sitt utlåtande på blanketten. Läkaren skall även på fotografiets baksida skriva inte bara som nu sökandens namn och datum för intyget samt sin namnteckning utan även sökandens personnummer.

Förhandsbesked i fråga om medicinska hinder förekommer f. n. i praxis men regleras inte uttryckligen i VTF. Eftersom vissa ändringar i reglerna om förhandsbesked ändå måste ske, bör dessa regler samtidigt anpassas till praxis.

5 Förarprovet

Vid anmälan till förarprov skall läkarintyg inges jämte det av läkaren påtecknade fotografiet och, om provet skall avse bil eller motorcykel, utbildningsbevis. Dessutom skall även körkortsunderlag inges. Utgång-

en av lämplighetsprövningen skall registreras i det centrala registret. Det kan därför vara tveksamt om beskedet rörande lämplighetsutredningen skall behöva inges. Detta får undersökas i det fortsatta utredningsarbetet. Om förarprov som inte avser traktor godkänns, skall sökanden skriva sitt namn på körkortsunderlaget. Detta skall ske i närvaro av den trafik- eller bilinspektör som har verkställt provet. Denne skall även kontrollera att fotografiet föreställer den som avlägger provet och att namn och personnummer på fotografiet stämmer med körkortsunderlaget.

Om förarprovet inte godkänts skall samtliga handlingar återställas till sökanden. Dessa bör utnyttjas vid förnyat förarprov om de fortfarande är giltiga.

Om provet godkänns skall den som anställt provet utfärda kompetensbevis och sända detta till länsstyrelsen jämte de övriga handlingar som krävs för ansökan om körkort. Ansökningen om körkort bör anses gjord i och med att provet godkänns. Om särskilt lämplighetsintyg skall finnas och ges in i ansökningsärendet, men lämplighetsutredningen inte är klar vid denna tidpunkt, vilket torde vara förhållandevis sällsynt, bör handlingarna kvarligga i avvaktan på komplettering av denna handling. Tiden för kompletteringen bör dock vara begränsad. Är ansökningen inte fullständig inom tre månader — d. v. s. så lång tid som kompetensbeviset f. n. är giltigt — från kompetensbevisets utfärdande bör ansökningen vara förfallen och handlingarna återlämnas till sökanden.

Detta är en ändring i förhållande till nuvarande förfarande enligt vilket sökanden själv eller genom trafikskolan ger in handlingarna till länsstyrelsen. Anledningarna till den förordade ändringen är följande. Risken för att sökanden före insändande av handlingarna till länsstyrelsen byter ut fotografi eller förfalskar kompetensbevis undanröjs. Vidare kan en första kontroll av att samtliga handlingar inges ske i sökandens närvaro. Namnteckningen kan skrivas på körkortsunderlaget i trafik- eller bilinspektörens närvaro. Merarbetet för trafikföretagets säkerhetsverket.

hetsverkets lokala organisation torde bli förhållandevis litet.

6 Länsstyrelsens prövning

I de fall sökanden ansökt om förhandsbesked skall beslut härom meddelas och antecknas i registret.

I flertalet övriga fall skall länsstyrelsen i enlighet med vad tidigare anförts erhålla läkarintyg, kompetensbevis, körkortsunderlag, fotografi samt besked om lämplighetsprövningen.

På körkortsunderlaget finns redan utskrivna samtliga data som fordras i körkortet utom eventuella särskilda villkor, vilka bör tillföras körkortsunderlaget av länsstyrelsen.

Länsstyrelsens första åtgärd är att kontrollera att handlingarna är fullständiga samt att sökandens namnteckning finns på körkortsunderlaget och läkarens påskrift på fotografiet. Härefter fästs fotografiet på körkortsunderlaget. Detta bör ske på sådant sätt att fotografiet vid behov av kontroll av anteckningarna på dess baksida kan tas bort eller böjas åt sidan utan att skadas.

I flertalet fall utgör de till länsstyrelsen ingivna handlingarna tillräckligt underlag för dess prövning. När de granskats kan vanligen i det centrala registret antecknas att ansökan bifallits. Om särskilt lämplighetsintyg inte skall finnas, får länsstyrelsen därvid besked om lämplighetsutredningens resultat. Eftersom detta endast undantagsvis är negativt, förefaller det tillräckligt att inhämta detta besked på detta sena stadium. Härigenom sparar man en inslagning i registret. I vissa fall måste emellertid ytterligare utredning införskaffas. Om handlingarna eller registret utvisar att körkortet tidigare varit återkallat, bör akten i återkallelseärendet vara tillgänglig. Finns den hos annan länsstyrelse bör rekvisition av akten kunna ske automatiskt. Handlingarna i andra tidigare ärenden kan tas fram eller rekvireras med ledning av uppgifterna i registret. I de fall polisen upprättar särskild redogörelse angående lämplighetsutredningen måste denna utredning tas fram eller i förekommande fall rekvireras. Lämplighetsutredningen kan även behöva kompletteras

med yttrande från myndigheter eller annan. Slutligen skall i de fall som anges i 67 § VTK socialstyrelsen och eventuellt trafikinspektören höras. Yttrande kan även behöva införskaffas från länsläkare eller annan expertis.

Enligt gällande regler skall vid ansökan om nytt körkort efter återkallelse eller om återfående av körkort yttrande inhämtas från den länsstyrelse som återkallat körkortet, om prövningen ankommer på annan länsstyrelse än denna. Endast ett par länsstyrelser avger enligt uppgift yttranden som innebär sakligt ställningstagande. Övriga länsstyrelser hänvisar i yttrandena i huvudsak endast till handlingarnas innehåll. Med hänsyn härtill samt till att registeruppgifter kan erhållas från det centrala registret torde den nuvarande skyldigheten att inhämta yttrande i angivna fall böra utgå. Hinder bör dock naturligtvis inte föreligga mot att länsstyrelse i tveksamma fall inhämtar yttrande från den länsstyrelse som handlagt återkallelseärendet.

Sedan länsstyrelsen gjort den ytterligare utredning som kan behövas och prövat handlingarna, fattas beslut i ärendet. Tidigare har föreslagits att trafiksäkerhetsverket skall svara för det formella utfärdandet av körkortet utom i fråga om traktorkörkort. Länsstyrelsen skall däremot stå för den materiella prövning som föregår utfärdandet. Dess beslut bör således innebära antingen att körkort skall utfärdas eller avslag på ansökan.

Enligt 32 § 2 mom. VTF och 67 § VTK skall länsstyrelsen i vissa fall föreskriva särskilda villkor för körkorts giltighet. Dessa villkor skall enligt 68 § VTK anmärkas på körkortet. Om de av utrymmesskal inte kan anges fullständigt skall i stället på kortet upptas erinran om att särskilda villkor gäller. Motsvarande bestämmelser bör gälla även vid det nya systemet. Länsstyrelsen bör alltså på avsedd plats på körkortsunderlaget ange villkoret, t. ex. "glasögon", eller också att villkoret finns upptaget i särskild skrivelse. Som tidigare anförts bör det inte vara nödvändigt att alltid på körkortet anmärka att villkor föreskrivits. Det bör också ske

på sådant sätt att ändring av villkor inte nödvändigt medför utbyte av körkortet. Villkor bör anges genom användande av särskild stämpel. Om villkoret intagits i särskild skrivelse skall denna tillställas sökanden. Kopia av skrivelsen skall finnas tillgänglig hos länsstyrelsen.

Bifalls ansökningen skall länsstyrelsen sända körkortsunderlaget till trafiksäkerhetsverket. Om ansökningen avslås skall sökanden få del av beslutet. Särskilt beslut måste då uppsättas. I båda fallen skall länsstyrelsens beslut registreras i det centrala registret. Om särskilda villkor föreskrivits skall även de registreras.

Förslaget innebär inte några nämnvärda ändringar beträffande diarieföringen på länsstyrelserna. F. n. diarieförs ansökningar endast i de fall då tidigare körkort varit återkallat eller ärendet sänds på remiss eller förhandsbesked begärs. Huruvida diarieföringen skall ske på konventionellt sätt eller i det centrala registret får undersökas i det fortsatta systemarbetet.

7 Tillverkning och utfärdande

Det tekniska förfarandet vid tillverkning av körkort har tidigare beskrivits. Det innebär att körkortet skall framställas på fotografisk väg på grundval av körkortsunderlaget. Den handling som härigenom tillkommer utgör endast en kopia av originalet. För att denna kopia formellt sett skall kunna betraktas som originalhandling skall den enligt förslaget förses med den utfärdande myndighetens, d. v. s. trafiksäkerhetsverkets, stämpel. Denna stämpel bör anbringas av tjänsteman i trafiksäkerhetsverket i direkt anslutning till tillverkningen. I samband med tillverkningen bör även datum när förnyelse skall ske anges på körkortet utom vid periodisk förnyelse, då datum har skrivits ut på körkortsunderlaget av datamaskinen. Efter tillverkningen registreras uppgift om utfärdandedatum m. m. i det centrala registret.

Körkortsunderlagen bör arkiveras hos trafiksäkerhetsverket. Under det fortsatta utredningsarbetet skall undersökas om körkortsunderlaget skall sparas i original eller som negativ, eller eventuellt i form av mik-

rofilm. I de senare fallen kan namnteckningen på fotografiets baksida inte kontrolleras efter tillverkningen. En sådan möjlighet finns inte heller f. n. och det bör undersökas om den behövs. Dessa frågor får behandlas i slutbetänkandet.

8 Utlämning och avgiftsuppbörd

Sedan körkortet tillverkats och utfärdats sänds det till polismyndigheten i sökandens bostadsort. Uppgift om denna kan hämtas hos registret. Datamaskinen sänder varje arbetsdag automatiskt till varje polismyndighet en förteckning över de körkort som skall lämnas ut av polismyndigheten med angivande av innehavarnas bostadsadress. Sökanden bör aviseras om att han får hämta körkortet hos polismyndigheten. Även aviseringen bör ske datamaskinellt. För att minska riskerna för att körkortet skall komma fel adressat tillhanda bör aviseringen ske till den registrerade bostadsadressen. Utlämning skall kunna ske på den polisstation inom distriktet som är bekvämast för sökanden. Undantagsvis bör det även vara möjligt att få körkortet överfört till utlämning inom annat polisdistrikt med redovisning till polismyndigheten i bostadsorten. Sökanden bör alltså få tillfälle att ange på vilken polisstation han önskar hämta körkortet. Enligt uppgift finns det 485 ställen där polisen kan lämna ut körkort. Körkortet bör hämtas vid personlig inställelse. Detta är väsentligt eftersom polisen skall kontrollera att körkortet lämnas ut till rätt person. I samband med utlämnandet skall polisen även ta upp expeditionsavgiften för körkortet.

Framställningen av körkortet beräknas kunna ske på en dag. Om härtill läggs en dag för transporten från länsstyrelsen och ytterligare en dag för översändande till polismyndigheten, kan det alltså normalt beräknas ta tre arbetsdagar från länsstyrelsens beslut till dess sökanden kan hämta körkortet; skall körkortet lämnas ut på annan ort än centralorten i polisdistriktet kan dock ytterligare en dag fordras. Den förlängning av expeditionstiden som detta innebär bör i någon mån kunna motverkas genom att

länsstyrelsens arbetsbörda minskar med det nya systemet. Man torde därför kunna räkna med att tiden hos länsstyrelsen kan nedbringas.

Den nuvarande ordningen med uppbörd av avgifter vid minst två olika tillfällen, dels vid förarprovet och dels vid körkortets utlämnande, förefaller inte helt rationell. Det borde vara en fördel om avgift för förarprov och expeditionsavgift kunde uppbäras samtidigt. Med hänsyn till att flera förarprov måste avläggas i en del fall, ibland utan att sökanden klarar något prov, vilket alltså föranleder olikheter i det totala avgiftsbeloppet, samt att sökanden kanske inte får körkort trots att han klarat förarprovet, varvid svårigheter kan uppstå att driva in avgiften för förarprovet, blir en sådan ordning emellertid så komplicerad att nackdelarna torde överväga fördelarna med en gemensam uppbörd. Det synes därför bättre att behålla det nuvarande systemet med separata uppbörder. Anledning att ändra den nuvarande formen för uttagande av avgift för förarprov föreligger då inte. Beträffande expeditionsavgiften förordas däremot att denna tas ut av polisen i samband med utlämnande av körkortet. Expeditionsavgiftens storlek skall framgå av körkortet. Beloppet kan skrivas ut av datamaskinen på körkortsunderlaget. Redovisning av beloppet kan ske på grundval av de förteckningar som polismyndigheterna varje dag får ta emot över utfärdade körkort.

9 Vissa särskilda fall

Det här skisserade förfarandet tar i huvudsak sikte på det fall att sökanden inte har körkort. Övriga fall följer emellertid i stort sett samma rutin även om något eller några led överhoppas. Det har därför inte ansetts erforderligt att i detta sammanhang beskriva samtliga fall i detalj. Påpekas bör emellertid att periodisk förnyelse av körkort och förnyelse vid namnändring inte kräver handläggning av länsstyrelse. I dessa fall kan förfarandet automatiskt sättas i gång med hjälp av datamaskinen genom att blanketterna sänds till körkortsinnehavare i god tid innan periodisk förnyelse skall ske eller

sedan uppgift om namnbyte inkommit från befolkningsregister. Avisering om att körkortet finns att hämta synes kunna avvaras i dessa fall. Körkortet kan alltid beräknas vara färdigt att lämnas ut en vecka efter det att handlingarna sändes in. Detta kan anges i de anvisningar som tillställs körkortsinnehavaren. Vid annan förnyelse än periodisk kan datamaskinen inte förse blanketten med datum när förnyelse skall ske. Sistnämnda datum skall då räknas från utfärdandet och bör därför anges av trafiksäkerhetsverket i samband med tillverkningen av körkortet.

Förfarandet för utfärdande av körkort för traktor kommer att avvika i vissa avseenden. Bl. a. skall särskild tillverkning av traktorkörkort inte förekomma. De skall färdigställas av länsstyrelsen och kan sändas direkt till sökanden mot postförskott liksom f. n. De bör också även i fortsättningen föras med särskild beläggningsstämpel. Motsvarande avvikelser förekommer beträffande vissa militära körkort. För dem utgår inte heller någon avgift.

10 Identitetsprovningen

Enligt vad som tidigare anges finns i det nya systemet i stort sett samma garantier som f. n. för att det ingivna fotografiet föreställer den person som läkarundersökts och undergått förarprovet. Man kan också utgå från att namnteckningen härrör från den som undergått förarprovet. Att namn och personnummer hör ihop är helt klart.

För att fastställa att den person i vars namn handlingarna skrivs ut verkligen är den som undergått läkarundersökningen och förarprovet krävs en identitetsprovning. Arbetsgruppen för utredning om legitimationshandlingar har lagt fram ett förslag till enhetliga fordringar vid identitetsprovning. Förslaget innebär följande.

Vid ansökan om legitimationshandling skall identiteten styrkas genom godtagbar legitimationshandling eller intyg.

Som godtagbar legitimationshandling anges svenskt pass, nuvarande bankidentitetskort, nuvarande postens identitetskort, det nya identitetskort som f. n. förbereds samt

de nya körkortet om dessa får ett bra utförande. Legitimationshandlingen, dock inte körkortet, skall behållas av utfärdaren för ytterligare granskning av handlingens äkt-het.

Om godtagbar legitimationshandling inte kan företes skall identiteten styrkas genom intyg på fotografiets baksida. När intygs-givaren inte är känd måste han vara upptagen i telefonkatalog. Intygs-givaren skall därför förutom sitt namn uppge titel, adress och telefonnummer i intyget. Den som gör iden-titetsprövningen skall kontrollera dessa upp-gifter i telefonkatalogen samt härefter ringa upp intygs-givaren för närmare kontroll.

Arbetsgruppens förslag torde tillgodose de krav som rimligen kan ställas på identitets-prövningen.

I fråga om körkortet torde risken för att en person skall kunna få körkort i falskt namn få bedömas som liten. Till en början krävs att han beställer ansökningsblanket-ter i annan persons namn och med upp-givande av dennes personnummer. Det är nämligen inte möjligt att få ansöknings-blanketter om vid beställningen uppges ett namn som inte existerar i verkligheten el-ler ett personnummer som inte hör sam-man med namnet, eftersom personen mås-te kunna återfinnas i det centrala registret, vilket har tillgång till uppgifter om alla per-soner i körkortsåldern.

Om den person vars namn utnyttjas re-dan har körkort av det slag som ansökning-en avser, sänds inga blanketter ut. En ytter-ligare garanti mot obehörigt nyttjande av annans namn är att ansökningsblanketterna alltid sänds till den i befolkningsregister re-gistrerade bostadsadressen, inte till en sär-skilt angiven adress. Att komma över an-sökningshandlingar i annans namn är så-lunda svårt. Om den vars namn nyttjats se-nare själv söker körkort, blir det obehöriga nyttjandet genast upptäckt. I arkivet finns då ett fotografi av den som fått körkortet i falskt namn, varför det bör finnas ovan-ligt goda möjligheter att fastställa vem den-ne är. Ytterligare garantier ligger slutligen i att avi om att det färdiga körkortet finns att hämta sänds till den registrerade adres-

sen. Den slutliga kontrollen sker genom att körkortet lämnas ut av polismyndighet.

Vid den föreslagna förnyelsen av körkort kan identifieringen inte helt äga rum enligt det nu anförda. Detsamma gäller om sö-kanden inte behöver undergå förarprov på grund av att han har utländskt körkort. I allmänhet kan sökanden i dessa fall identi-fieras med hjälp av det tidigare körkortet. Det bör därför föreskrivas att detta åter-lämnas till polisen i samband med utläm-nandet av det nya körkortet. Detta är dock inte möjligt vid förnyelse när det tidigare körkortet förstörts eller förlorats eller när sökanden grundar sin ansökan på innehav av utländskt körkort. I sistnämnda fall krävs f. n. att fotografiet, om sökandens identitet inte på annat sätt tillförlitligt styrks, på baksidan förses med intyg av trovärdig per-son att fotografiet föreställer sökanden (32 § 4 mom. andra stycket VTF). Detta synes dock knappast behövligt med det nya syste-met. Ansökningsblanketter kan utom vid ansökan av innehavare av utländskt kör-kort beställas endast i den persons namn som erhållit det tidigare körkortet och med uppgivande av hans personnummer. Blan-ketterna liksom avin om att körkortet finns att hämta sänds till hans bostadsadress. Om dessutom, liksom i övriga fall, utlämnandet sker vid personlig inställelse hos polisen sy-nes kontrollen av att körkortet lämnas ut till den person i vars namn det utfärdats tillräcklig.

11 Sammanfattning av ansökningsförfaran-det

Det föreslagna förfarandet sett från sökan-dens synpunkt kan sammanfattas i följande punkter.

1. Sökanden rekvirerar ansökningsblan-ketter från valfri länsstyrelse, polismyndig-het eller direkt från det centrala körkorts-registret. Vid beställningen uppger han sitt personnummer och namn samt vilken kör-kortsklass ansökan avser. Beställningen kan ske per post eller telefon eller vid besök.

2. I allmänhet följande dag får sökanden ansökningsblanketterna per post till sin bo-

stadsadress. Av dessa framgår vilka intyg eller åtgärder som krävs.

3. Läkarintyg införskaffas. Vid besök hos läkare skall sökanden medföra blanketten för läkarintyg samt fotografi. Läkaren skall förse fotografiet med påskrift och både sökanden och läkaren skall skriva på intyget. Om läkarintyget ger anledning därtill har sökanden möjlighet att begära förhandsbesked.

4. Sökanden avskiljer blanketten för ansökan om lämplighetsintyg, fyller i erforderliga uppgifter samt sänder ansökningen till angiven polismyndighet. Besked om resultatet av lämplighetsutredningen får sökanden per post. I förekommande fall kan förhandsbesked inhämtas.

5. Vid anmälan till förarprov inger sökanden läkarintyg, fotografi och i förekommande fall utbildningsbevis. Sedan förarprov avlagts skall sökanden, om provet godkänns, i närvaro av den som verkställt provet förse körkortsunderlaget med sin namnteckning. Den som verkställt förarprovet sänder in handlingarna till länsstyrelsen. Eventuellt måste i förekommande fall besked om lämplighetsutredningen avvaktas.

6. När länsstyrelsen fattat sitt beslut och trafiksäkerhetsverket utfärdat körkortet skall sökanden mot föreskriven avgift personligen hämta körkortet hos polisen. Vid förnyelse skall det gamla körkortet lämnas till polisen, om detta finns i behåll, liksom när sökanden redan har körkort av annat slag.

Avvikelser från angivna förfarande förekommer i huvudsak i följande fall.

Vid periodisk förnyelse av körkort eller vid namnbyte sänds handlingarna automatiskt till sökanden. I dessa fall bortfaller även p. 3—5. Ansökan skall vidare ställas direkt till trafiksäkerhetsverket.

Vid förnyelse på grund av att det tidigare körkortet förstörts, skadats eller förkommit måste som tidigare nämnts sökanden ta initiativet. Även här bortfaller p. 3—5. Ansökan skall i detta fall ställas till länsstyrelsen som har att besluta om körkortet skall förnyas.

Körkortssökande som har utländskt körkort och på grund härav inte behöver undergå förarprov skall rekvidera ansökningsblanketter samt införskaffa läkarintyg och lämplighetsintyg enligt p. 1—4. När handlingarna är kompletta skall sökanden skicka dem direkt till länsstyrelsen.

Den som ansöker om traktorkörkort skall förfara enligt p. 1—5. Fotografi behöver dock inte inges. Körkortet utfärdas av länsstyrelsen som skickar detta direkt till sökanden. Denne kan även hämta körkortet hos länsstyrelsen. Motsvarande gäller beträffande det speciella militära körkortet. Ansökan om sådant körkort görs formellt av militär myndighet men körkortsunderlaget skall självfallet förse med sökandens namnteckning.

Den som fått körkort som gäller endast för militärt bruk och som därefter uppnått föreskriven ålder för erhållande av vanligt körkort behöver för att få sådant endast rekvidera ansökningsblanketter, fylla i dessa samt sända in dem jämte fotografi till länsstyrelsen. Han kan sedan hämta körkortet hos polisen mot avlämnande av sitt militära körkort.

5.2.2 Omprövning av körkortsinnehav

Enligt gällande bestämmelser åligger det domstol m. fl. myndigheter att underrätta länsstyrelse om vissa brott m. m. som begåtts av körkortsinnehavare. I och med inrättandet av RI kommer dessa underrättelser att tillställas länsstyrelserna i huvudsak via RI i form av maskinellt framställda registermeddelanden. Dessa föreslås skola innehålla uppgifter även om eventuell tidigare belastning av betydelse för länsstyrelsens prövning i den mån den finns registrerad hos RI.

Det bör övervägas om inte dessa meddelanden, sedan det centrala körkortsregistret tagits i bruk, bör innehålla även de uppgifter ur körkortsregistret som fordras för länsstyrelsens bedömning, d. v. s. främst körkortsdata. Länsstyrelsen erhåller då i det övervägande antalet fall den information som behövs för att den skall kunna bedö-

ma om omprövning av körkortsinnehav skall tas upp. Tekniskt kan sådan information lämnas genom att RI levererar belastningsdata till körkortsregistret genom datamaskinell förbindelse eller i form av magnetband. Vid körkortsregistret kompletteras dessa data med körkortsdata. Den länsstyrelse som har att handlägga ärendet får på detta sätt en enda handling som innehåller alla de registeruppgifter som fordras för handläggningen.

När meddelandet inkommer till länsstyrelsen har denna att överväga om omprövning skall ske. Om länsstyrelsen tar upp fråga om omprövning av körkortsinnehav, d. v. s. om ärendet enligt nu gällande system skall diarieföras, skall detta registreras i det centrala registret.

Beslutet i ärendet skall likaledes registreras i det centrala körkortsregistret. Beslutats åtgärd bör beslutet, innehållande bl. a. motiveringen för åtgärden, skrivas ut i vanlig ordning och delges körkortsinnehavaren. När delgivningsbeviset kommer in skall datum för delgivningen meddelas till körkortsregistret, i de fall delgivningen innebär att han förlorar rätten att föra körkortspliktigt fordon. Även datum för delgivning av varning skall registreras.

Omhändertagande av körkort bör registreras omedelbart genom polismyndighetens försorg.

Arkivering av registermeddelanden bör i princip inte förekomma, eftersom uppgifterna finns i centralt register. I de fall ärende om omprövning tagits upp bör dock meddelandet ingå i akten. Särskild under rättelse till polisen om beslut om återkallelse m. m. behöver inte längre ske.

Ovan beskrivna förfarande avser endast de fall i vilka fråga om körkortsåtgärd aktualiserats genom maskinellt framställt registermeddelande. Körkortsåtgärd kan emellertid initieras på annat sätt. Exempel härpå utgör anmälan från länsläkare (förste stads läkare) angående vissa sjukdomstillstånd m. m. och framställning från polismyndighet jämlikt 81 § VTK. De föranleder inte omedelbar registrering. Om anmälningen eller framställningen avser "annan omständighet,

vars anmärkande finnes erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavare" skall emellertid enligt nuvarande regler (74 § VTK) anteckning om förhållandet ske i registret. Det är länsstyrelsens sak att avgöra om nämnda förhållanden skall registreras liksom om de skall föranleda annan åtgärd. Det samma gäller uppgifter som inte är författningsreglerade, t. ex. anmälan från enskild som inkommer till länsstyrelsen.

I detta sammanhang må slutligen påpekas att det förordade systemet tekniskt sett möjliggör en framtida övergång till "point system". Det är nämligen förhållandevis enkelt att i systemet inarbeta en rutin enligt vilken t. ex. varning sänds till sökanden eller registermeddelande sänds till körkortsmyndigheten endast i de fall ett givet antal prickar uppnåtts. Frågan om ett sådant system skall införas behandlas av trafikmålskommittén.

6.1 Utbyte av de nuvarande körkortet

Bilförarutredningen föreslog i sitt betänkande (SOU 1965: 42 s. 97 f) följande övergångsbestämmelser.

Tidpunkten för ikraftträdandet av de nya reglerna beträffande olika körkort och kompetenskrav torde få bestämmas med beaktande av vad som kan finnas praktiskt lämpligt för ett genomförande av utredningens i det följande framlagda förslag beträffande körkortsregistreringen. Enligt utredningens uppfattning bör körkort och trafikort, som utfärdats före de nya bestämmelsernas ikraftträdande, få äga oförändrad giltighet under en övergångstid av två år. Övergångsbestämmelserna bör alltså ges ett innehåll, som gör det möjligt för flertalet av de förare, som redan före genomförandet av reformen innehar körkort och trafikort, att utan alltför stora olägenheter verkställa det utbyte av förarbevis som måste bli en följd av reformen. Sådant utbyte bör enligt utredningens mening kunna ske utan att föraren underkastas nytt prov inför bilinspektör (besiktningssman).

Den som har förarbevis, utfärdat före bestämmelsernas ikraftträdande, föreslås sålunda under övergångstiden utan föregående prov kunna — efter ansökan hos den körkortsmyndighet där han är registrerad — mot återställande av sitt förarbevis utfå nytt körkort av närmast motsvarande slag. Körkort för fordonsklassen A¹ skall därvid utfärdas till innehavare av körkort för bil, körkort för fordonsklassen B till innehavare av trafikort, körkort för fordonsklassen C till innehavare av körkort för motorcykel, samt körkort för fordonsklassen D till innehavare av körkort för traktor.

För att körkortsmyndigheten skall beredas tillfälle att under övergångstiden behandla och

avgöra alla hithörande ärenden, föreslås föreskrifter om att ansökan skall vara inkommen till myndigheten senast tre månader före övergångstidens utgång. Underlåtenhet att inom den föreskrivna tiden inge förarbevis för utbyte bör enligt utredningens uppfattning medföra förlust av den rätt att föra fordon som beviset tidigare medfört.

Förare, som utan att ha trafikort — exempelvis förare av ett industriföretags långtradarer och dylika fordon för egna transporter — ändock har flerårig vana vid att föra tyngre lastfordon eller buss, synes ej heller böra betungas med nytt prov inför bilinspektör (besiktningssman) för att få rätt att framdeles föra fordon av detta slag. Antalet förare, som i icke yrkesmässig trafik framför till den föreslagna nya fordonsklassen B hörande fordon utan att ha trafikort, torde kunna uppskattas till 50 000 — 75 000. Större delen av dessa förare kan antas vara starkt beroende av att även framdeles äga körkort, som berättigar dem till förande av tung lastbil eller buss. Krav på nytt prov för denna förarkategori skulle därför medföra kostnader och olägenheter för ett stort antal personer. Därjämte skulle tillsynsmyndigheten under övergångstiden utsättas för starkt ökad belastning. Utredningen har därför stannat för att föreslå att den, som vid bestämmelsernas ikraftträdande innehar körkort för bil, skall utan att behöva undergå prov kunna på ansökan erhålla körkort för fordonsklassen B om han med intyg av polismyndighet eller arbetsgivare eller eljest av två trovärdiga perso-

¹ De av bilförarutredningen angivna beteckningarna på fordonsklasserna överensstämmer inte med vägtrafikkonventionerna. Bilförarutredningens klass A motsvaras i detta betänkande av körkortsclass AB, klass B av körkortsclass ABCE och ABCDE, klass C av körkortsclass A samt klass D av körkort för traktor.

ner kan styrka, att han under de senaste tre åren i betydande omfattning fört tyngre lastbil eller buss. Tiden tre år har valts för att endast den kategori förare som redan vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande har betydande vana vid körning av ifrågasvarande fordonslag skall få den favör som intygسفöfarande innebär.

Även vid ansökan om sådan anteckning på körkortet, som skall erfordras för rätt att föra fordon, vartill kopplats släpfordon med en totalvikt överstigande 1 500 kilogram,¹ bör körvana beträffande sådan fordonskombination kunna styrkas med intyg. Detta bör i likhet med övriga berörda intyg vara utfärdat av polismyndighet eller arbetsgivare eller eljest av två trovärdiga personer och avse de senaste tre åren.

Intyg om körvana synes dock ej i något fall böra krävas av den som med hänsyn till särskild utbildning kan antas besitta nödig erfarenhet och körvana beträffande det slag av motorfordon, varom fråga är.

Som ovan angivits har utredningen föreslagit, att alla körkort och trafik kort, utfärdade före bestämmelsernas ikraftträdande, skall av innehavarna för utbyte inges till vederbörande körkortsmyndighet. Härigenom skulle en grundlig inventering av förarbeståndet kunna komma till stånd och myndigheterna beredas tillfälle att aktualisera körkortsregistren.

En annan och kanske väsentligare vinst av ett körkortsutbyte är att därigenom alla körkort som nu är i bruk kan ogiltigförklaras från och med viss tidpunkt, varav följer att de inte längre kan användas vare sig som förarbevis eller som legitimationshandling. Värdet härav får anses särskilt betydande som olagligt förvärvade körkort (förfalskade eller på olaga grunder åtkomna körkort och duplett-körkort) förekommer i inte ringa utsträckning.

Vid remissbehandlingen av bilförarutredningens betänkande berördes förslaget till övergångsbestämmelser av relativt få remissinstanser. Utbyte av nuvarande förarbevis ansågs i några yttranden inte erforderligt. Statens biltrafiknämnd förordade att man lät nuvarande bevis gälla tills vidare, dock med rätt att få dem utbytta. Statskontoret godtog i och för sig motiven för ett utbyte men ansåg kostnaderna — 0,8 milj. kr. enbart för själva förarbevisen — så stora att förslagets genomförande ifrågasattes. Länsstyrelsen i Örebro län fann att man beträffande körkort som var i gott skick kunde nöja sig med påstämpling eller

perforering medan länsstyrelsen i Gävleborgs län i fråga om bilkörkort fann syftet kunna nås genom att efter en viss övergångstid förklara dessa giltiga endast i den omfattning som skulle gälla för fordonsklass A.

Folkrörelsernas trafikskoleförbund fann utbytet inte i och för sig nödvändigt men ville inte motsätta sig detta då en inventering av förarbeståndet, en aktualisering av körkortsregistren och en utmönstring av inte legala körkort syntes önskvärda.

För att få en jämn frekvens i utbyten av körkort borde enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den föreslagna tvåårstiden utsträckas.

Beträffande tidsfristen för giltighet av nuvarande körkort förordade TCO och länsstyrelsen i Älvsborgs län en förlängning till tre år. Överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Örebro län trodde att utbytet kanske inte hanns med på två år och att tiden därför borde förlängas. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län förordade att ansökningstiden tre månader förlängdes till sex månader.

Arbetsmarknadsstyrelsen uppehöll sig vid frågan om utbildning av de yrkesförare som enligt förslaget inte skulle ha rätt att utan särskild prövning få körkort för tung lastbil och buss. Styrelsen fann att utbildningskapaciteten under övergångstiden behövde betydande extraresurser. Annars riskerade man att bristen på förare kunde leda till att en väsentlig del av nyttotrafiken inställs. För att motverka svårigheterna borde den av utredningen föreslagna kvalifikationstiden tre år sänkas till två år. KAK, MHF och M föreslog att tiden sattes till ett år. Detta borde gälla även för det särskilda behörighetsbeviset för tyngre släpfordon. Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska omnibusägareförbundet ifrågasatte en reduktion av tiden till två år. Förslaget om intyg angående körvana mötte en viss kritik. Svenska lasttrafikbilägareförbundet fann att viss skepsis erfarenhetsmässigt föreligger mot intygsgivning i dylika samman-

¹ Sådan påskrift motsvaras i detta betänkande av körkortsclass ABE.

hang. Länsstyrelsen i Örebro län konstaterade svårigheten att rättvist bedöma sådana intyg medan länsstyrelsen i Norrbottens län ansåg att endast polismyndighet borde få utfärda intygen.

I propositionen (s. 86) anförde departementschefen att för utbyte talade bl. a. att det medför en sedan länge önskad inventering av förarbeståndet och utmönstring av inte legala förarbevis samt aktualisering av körkortsregistren. Han fann emellertid tidpunkten för införandet av de nya föreskrifterna om körkortsindelning och kompetenskrav beroende av lösningen av spörsmålen om körkortsregistrering och om körkortens utformning. I avvaktan på utredning i dessa frågor ansåg han sig inte kunna ta ställning till tidpunkten för en körkortsreforms genomförande.

Enligt direktiven ingår det i utredningsuppdragen att pröva frågan, huruvida nuvarande körkort bör bytas ut mot nya eller om de skall finnas kvar vid sidan av dessa.

De skäl för utbyte som anförts i bilförarutredningens betänkande och i propositionen äger giltighet även när ett centralt ADB-baserat körkortsregister inrättas. Med ett sådant register blir det dessutom av särskild betydelse att registeruppgifterna och uppgifterna i körkortet är helt riktiga. Möjligheterna till körkorts kontroll bygger nämligen i stor utsträckning på att registret och körkortet innehåller identiska data. För en stor del av körkortet föreligger vidare svårigheter att vid uppläggande av det centrala registret sammanbinda tidigare körkortsnummer med personnummer, vilket är nödvändigt för att man tillräckligt enkelt skall finna anteckningarna i registret. I båda dessa avseenden när man säkrast önskat resultat genom att körkortet byts ut.

Förslaget om körkortens utformning ger ytterligare skäl för utbyte. Det innebär övergång till en från de nuvarande körkortet radikalt avvikande typ av körkort. De nya körkortet kommer, om förslaget antas, bl. a. att i motsats till de nuvarande stå i god överensstämmelse med vägtrafikkonventionernas föreskrifter och vara avsevärt bättre skyddade mot förfalskning samt ut-

göra fullgoda legitimationshandlingar. Byts de äldre körkortet inte ut kommer det att finnas två helt olika typer av körkort under avsevärd tid. Man får räkna med att ett stort antal av de äldre körkortet fortfarande kommer att vara i bruk om 40—50 år.

Det nuvarande svenska körkortet godtas som tidigare angivits i många länder, trots att det inte är utformat enligt gällande vägtrafikkonvention. Om Sverige inför ett konventionsenligt körkort, måste man befara att det blir svårt att få konventionsländerna att acceptera den äldre körkortstypen jämsides med den nya. Detta bör visserligen vara möjligt för en övergångsperiod men knappast för decennier framöver.

Om utbyte inte sker kommer vidare förfalskningsriskerna att förbli så gott som oförändrade under åtminstone 20—30 år efter det nya körkortets införande. Och även under lång tid därefter kommer en beaktansvärd förfalskningsrisk att kvarstå, fast yngre personer får allt svårare att begagna förfalskade körkort.

Under lång tid kommer dessutom innehavare av äldre körkort inte att kunna använda detta som en fullgod legitimationshandling. Efter hand kan det gå därhän att äldre körkort i allt mindre omfattning godtas som legitimation, vilket alltså tvingar innehavarna av dessa körkort att skaffa sig en särskild identitetshandling.

Starka skäl talar alltså för att de gamla körkortet skall bytas ut. Kostnaderna för utbytet kan — bortsett från utgiften för fotografi — i nuvarande prisläge beräknas till ca 13 kronor per körkort, vari ingår kostnaderna för förfalskningskyddet. Detta belopp bör kunna tas ut av körkortsinnehavarna, särskilt som dessa genom utbytet också får en fullgod legitimationshandling.

Det sagda gäller dock inte körkort för traktor som inte behöver bytas ut, eftersom det inte skall utgöra legitimationshandling.

Emellertid är det inte möjligt att genomföra utbytet omedelbart i samband med det nya körkortets införande. Ett utbyte av ca 3 milj. körkort medför nämligen en mycket stor arbetsbelastning såväl för den myndighet eller de myndigheter som skall admi-

nistrera utbytet som vid tillverkningen av körkortet. En ettårig övergångstid förutsätter att ca 15 000 nya körkort utfärdas, tillverkas och distribueras per dag. Administrativt förefaller detta knappast möjligt att bemästra och befintliga tillverkningsresurser medger f. n. inte så stor produktion.

Att i förväg låta tillverka alla nya körkort och vid ett och samma tillfälle byta ut dem mot nya är heller inte lämpligt. Det skulle nämligen förutsätta, att man började tillverka de nya körkortet flera år innan utbytet skulle verkställas och att man vore tvungen att hålla beståndet av nya körkort aktuellt, d. v. s. sortera ut återkallade körkort, tillverka nya vid namnbyten m. m. Härtill kommer att när nya körkort utfärdas måste alltid två olika kort tillverkas, ett av den gamla typen och ett av den nya. Detta skulle, om det ens vore praktiskt genomförbart, kräva mycken extra personal och dra stora kostnader.

Om körkortet i enlighet med förslaget skall förnyas periodiskt, kan det synas ligga nära till hands att samordna utbytet av de gamla körkortet med den föreslagna ordningen för förnyelse av de nya körkortet. Man får härigenom en jämn arbetsbelastning under hela övergångstiden och även framgent. Utbytet kan vidare ske efter i stort sett samma regler som förnyelsen. Även från kostnadssynpunkt torde ett dylikt förfarande innebära vissa fördelar. Det medför emellertid att utbytet kommer att sträcka sig över en så lång tid som tio år. Under hela denna tid kvarstår förfalskningsrisken beträffande de gamla körkortet praktiskt taget obegränsad. Vidare föreligger två olika typer av körkort jämsides under ca 13 år, d. v. s. från den tidpunkt som föreslås för införandet av de nya körkortet den 1 juli 1971, till dess utbytet tidigast kan vara klart, omkring år 1983. Med hänsyn till det anförda synes en samordning mellan förfarandet vid förnyelse och utbyte — trots de praktiska fördelarna — inte lämplig.

Den kortaste tänkbara tidrymd som — med hänsyn till kravet på administration och teknisk kapacitet — synes möjlig för

ett utbyte är tre år. En treårig utbytestid innebär att under vart och ett av dessa tre år måste ca 1 milj. körkort bytas ut samtidigt som den vanliga tillverkningen av över 200 000 kort pågår. Detta är praktiskt möjligt att genomföra. En nackdel med att byta ut alla körkort under tre år är emellertid att arbetsbelastningen blir ojämn. Man måste kraftigt öka arbetsinsatsen inte bara under de tre år som utbytet tar utan — om periodisk förnyelse införs — även under motsvarande tre år inom varje tioårsperiod. Efter de tre utbytesåren följer nämligen sju år utan förnyelser och härefter en ny treårig utbytestid o. s. v. Denna ojämnhet i arbetsvolymen kommer, ehuru för varje tioårsperiod i en omfattning som minskar i takt med att nya körkort tillkommer och gamla försvinner, att råda ännu efter år 2000. Förslaget om införande av de nya körkortet redan år 1971 innebär dock att ovan nämnda olägenheter i viss utsträckning kan begränsas. De körkort av den nya typen, som utfärdas innan registret kommer till stånd och som självfallet inte behöver bytas ut, skall nämligen, eftersom de utfärdats tidigare, även förnyas tidigare än de utbytta körkortet.

Betydelsen av ojämnheter i arbetsbelastningen bör emellertid inte överdrivas. Som nedan anges behöver länsstyrelserna inte medverka vid utbytet av körkortet. Inte heller de periodiska förnyelserna kräver någon insats av länsstyrelserna, förutsatt att någon form av förarkontroll inte införs. Ojämnheter i arbetsbelastningen kommer att drabba tillverkaren av körkort, AB ID-kort, den personal från trafiksäkerhetsverket som skall pröva förnyelseansökningarna, ha tillsyn över tillverkningen och utfärda körkortet samt polisen, som skall handha utlämnandet av körkortet.

Från AB ID-kort har inhämtats att man kan bemästra den ojämna arbetsbelastningen som uppkommer om utbytet sker på tre år.

Vid en tillverkning av ca 220 000 körkort om året torde för provning, tillsyn och utfärdande krävas högst åtta personer från trafiksäkerhetsverket. Om produktionen

ökas till 1,2 milj. körkort, d. v. s. 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. Väljer man i stället att göra utbytet under en fyraårsperiod kan personalökningen beräknas till omkring 20 årsarbetare. Dessa beräkningar är visserligen osäkra, eftersom erfarenhet av arbetskraftsbehovet saknas, men även om variationen av personalstyrkan är betydande, torde den dock utan alltför stora svårigheter kunna bemästras genom omplacering av personal inom trafik-säkerhetsverket och anställning av extra personal.

Olägenheterna till följd av variationerna i arbetskraftsbehovet synes i varje fall mindre än de nackdelar som uppstår om två typer av körkort skall finnas vid sidan av varandra under en längre period. På grund härav bör de nuvarande körkortet bytas ut under så kort tid som möjligt, helst under en tre- eller fyraårsperiod. Bättre underlag för beräkning av arbetskraftsbehov och kostnader kommer att föreligga när tillverkning av de nya körkortet pågått under någon del av den i det följande föreslagna övergångstiden, d. v. s. i god tid innan utbytet skall ske. Definitivt förslag här om kommer att läggas fram i slutbetänkandet.

En fråga som bör diskuteras är i vilken inbördes turordning de nuvarande körkortet skall bytas ut. Det är visserligen ännu för tidigt att ta slutlig ställning till detta spörsmål. Dess lösning sammanhänger bl. a. med om körkortet skall periodiskt förnyas och om någon form av förarkontroll skall införas. Frågan torde därför få lösas i det fortsatta utredningsarbetet. Det finns dock skäl att här antyda den lösning som nu förefaller mest lämplig.

Om utbytet skall ske under så kort tid som tre eller fyra år är det väsentligt att turordningen bestäms så att en jämn utbytestakt garanteras under hela utbytestiden. Vidare måste det krävas att det av det gamla körkortet någorlunda enkelt kan utläsas när det skall bytas ut.

För att åstadkomma en jämn utbytestakt bör körkortet på något sätt delas upp i likvärdiga grupper med en bestämd bytesperiod för varje sådan grupp. Ju större antalet sådana grupper är desto jämnare blir arbetsbelastningen.

Bestämmande för utbytestidpunkten bör vara något begrepp i körkortet, t. ex. innehavarens födelsedatum eller födelseår, körkortets nummer eller datum för utfärdandet. Av dessa torde födelsedatum och födelseår vara enklast att hålla reda på för innehavaren och enklast att kontrollera för polisen och vid legitimationskontroll. Datum för utfärdande är mindre lämpligt med hänsyn till att det lätt kan förväxlas med datum för utfärdande av duplettkörkort.

Det synes således lämpligast att utgå från innehavarens födelsetid. Födelsedatum är relativt jämnt utspridda under året. En möjlig utväg synes vara att bestämma utbytestidpunkten till innehavarens födelsedag det år då hans levnadsålder är jämnt delbar med tre, d. v. s. då han fyller 21, 24, 27 år o. s. v. Härigenom får man en enkel regel. Den som fyller 21, 24, 27 år o. s. v. skall alltså byta sitt gamla körkort mot ett nytt senast på sin födelsedag. Smärre förskjutningar kan inträffa i samband med helger och veckoslut. Den tid varunder det gamla körkortet kan användas förskjuts härvid enligt bestämmelserna i lagen om lagstadgad tid.

En nackdel är emellertid att nyblivna körkortsinnehavare tvingas att byta sina körkort efter relativt kort tid. Om de nya körkortet i enlighet med förslaget som läggs fram i kap. 7 införs redan ett par år innan utbytet påbörjas, begränsas emellertid denna nackdel i viss utsträckning. Utbyte behöver således inte i något fall ske förrän tidigast två till tre år från utfärdandet. Med hänsyn även till att kostnaderna för utbytet är ringa och att körkortsinnehavaren dessutom får en fullgod legitimationshandling bör därför ifrågavarande olägenhet kunna godtas. Man kan emellertid, om man vill ytterligare motverka denna olägenhet, föreskriva att de som fått körkort under en period av fem år närmast

före de nya körkortens införande inte behöver göra sitt utbyte förrän året efter de tre utbytesåren. Man får då utbytena uppdelade någorlunda jämnt på fyra år och ingen behöver byta ut sitt körkort förrän han haft det minst sju—åtta år, beroende på övergångstidens längd och den tid då utbytet kan börja.

Ett annat spörsmål är om de gamla körkortet skall ges in vid utbytet. Om av det gamla körkortet framgår när detta upphör att gälla, t. ex. av födelsedatum, bortfaller en anledning att kräva in det gamla körkortet. Kvar står emellertid risken att detta används som förfalskningsobjekt under den tid de gamla körkortet finns kvar. Det torde därför vara lämpligt att det tidigare körkortet ges in och makuleras i samband med utlämnandet av det nya. Det gamla kortet kan därvid tjäna som identifieringsmedel.

För att i största möjliga utsträckning underlätta utbytet för körkortsinnehavarna bör dessa i den mån det är möjligt aviseras i god tid om det förestående utbytet så som föreslagits beträffande periodisk förnyelse. Detta innebär visserligen att utbytet inte kan börja förrän det centrala registret tagits i bruk. Det är emellertid även av andra skäl lämpligt att vänta med utbytet till dess det nya registret är färdigt, bl. a. för att få garantier för att persondata i de nya körkortet blir riktiga. Aviseringen bör således ske genom att ansökningsblanketter sänds till körkortsinnehavarna. Även förfarandet i övrigt torde i stort kunna tillgå på samma sätt som vid periodisk förnyelse. Som ovan berörts synes det således inte nödvändigt att länsstyrelserna medverkar vid utbytet. Alla för utbytet nödvändiga uppgifter finns i det centrala registret och kan alltså av datamaskinen föras in i ansökningsblanketterna. Om utbytet skall förenas med någon form av prov kan dock en annan ordning tänkas. Liksom förordas beträffande nya körkort och förnyelser bör utbyteskörkortet utlämnas av polisen.

Även påföljden för underlåtenhet att byta ut körkort av den gamla typen mot den nya bör vara densamma som vid periodisk förnyelse. Om någon för körkortspliktigt

fordon utan att han har bytt ut sitt körkort, bör detta alltså inte betraktas som olovlig körning utan enbart som en ordningsförelse och därför endast leda till penningböter. Straffrihet bör inträda om man inom fjorton dagar från framförandet visar att utbytet skett. Detta i förening med att de äldre körkortet inte kan användas som legitimationshandling efter den tidpunkt då de skulle ha bytts ut torde utgöra tillräckliga skäl för praktiskt taget alla körkortsinnehavare att byta ut sina körkort. När utbytesperioden gått till ända bör dock en tidpunkt bestämmas efter vilken äldre körkort över huvud taget inte ger rätt att föra körkortspliktigt fordon, d. v. s. då sådant förande anses utgöra olovlig körning.

När det gäller frågan vilket slag av körkort av den nya typen som körkortsinnehavare skall få vid utbytet kan huvudregeln inte gärna vara någon annan än att den som har körkort för motorcykel skall tilldelas körkort klass A och den som körkort för bil körkort klass AB. Den som har trafik-kort måste antas motsvara de krav som skall ställas på innehavare av körkort klass ABCE eller, om trafik-kortet berättigar till förande av buss, klass ABCDE.

Såsom bilförarutredningen föreslog bör även körkortsinnehavare som inte har trafik-kort men som vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande ändå har en viss tids vana att föra tyngre fordon (tyngre släp, tung lastbil eller buss) få utan prov byta ut sitt äldre körkort mot ett nytt, som ger behörighet för samma fordon.

Bilförarutredningens förslag innebär att minst tre års körvana med tyngre fordon skall krävas för utbyte mot körkort med mera vidsträckt behörighet. Det skäl som bilförarutredningen åberopat för att sätta tiden till tre år är att endast sådana förare som redan vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande har betydande vana vid körning av ifrågavarande fordonsslag skall få den favör som övergångsbestämmelsen innebär. Eftersom bilförarutredningen föreslog att övergångstiden skulle vara två år, ledde detta till kravet på minst tre års körvana, d. v. s. minst ett år före de nya be-

stämmelsernas ikraftträdande.

För trafik kort uppställs f. n. ett krav på sex eller, för buss kort, tolv månaders körvana endast 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 synes, såsom från några håll föreslagits i remissyttrandena över bilförarutredningens betänkande, för utbyte till körkort för tyngre fordon inte behöva krävas så lång tids körvana med tyngre släp, tung lastbil eller buss som utredningen föreslagit. Det synes tillräckligt med ca två års vana, varav minst ett år före det nya systemets början.

Med hänsyn till den kritik mot att grunda prövningen på intyg som framkommit vid remissbehandlingen synes intygsgivningen böra begränsas till polisen och arbetsgivare som är statlig eller kommunal myndighet eller fått särskilt bemyndigande att utfärda intyget. Denna fråga behandlas ytterligare i kap. 7.

Rätt att få mera kvalificerat körkort bör, som bilförarutredningen föreslagit, gälla även för dem som undergått särskild utbildning, vilken kan antas ge motsvarande erfarenhet och körvana som den som annars skall krävas.

Den som har den körvana som alltså skall krävas bör få körkort för fordonskategori vilken motsvarar den som han kört. Den som kört buss bör alltså få körkort av klass ABCDE, den som kört tung lastbil körkort klass ABCE och den som kört personbil eller lätt lastbil med tyngre släpfordon körkort klass ABE.

6.2 Övergången till ett centralt register

Det system för utbyte av nuvarande körkort som skisserats i föregående avsnitt 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.

Såsom tidigare angivits skall persondata hämtas från länsstyrelsernas befolkningsregister eller, om ett centralt befolkningsre-

gister kommer till stånd, från detta. Att hämta persondata från nuvarande körkortsregister är inte möjligt eftersom i dessa saknas uppgift om aktuell bostadsadress och mantalskrivningsort. Dessutom saknas i stor utsträckning, för ca en tredjedel av körkortsinnehavarna, personnummer eller folkbokföringsnummer. Felaktiga namn — t. ex. därför att namnändring inte anmälts — och ofullständiga eller felstavade namn torde också förekomma, liksom omkastning av förnamnen. Härtill kommer att registerkort beträffande avlidna körkortsinnehavare inte alltid avförts ur registren. Överföringen av persondata från länsstyrelsernas befolkningsregister som finns lagrade på magnetband kan ske mycket enkelt och på mycket kort tid på datamaskinell väg.

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. Även de nuvarande körkortsnumren måste föras över för att göra det möjligt att identifiera anteckningarna. Överföringen kan ske på olika sätt. Den i och för sig enklaste metoden för överföring av data torde vara att utnyttja bildskärmsterminaler. Med hjälp av dessa kan uppgifter från registerkorten matas direkt in i datamaskinen.

Terminaler för överföring av körkortsdata torde emellertid kunna installeras allra tidigast år 1972, d. v. s. samma år som bilregistrets terminaler kan beräknas bli tagna i bruk.

Arbetet med överföringen av körkortsdata kan beräknas bli mycket tidskrävande på grund av den stora mängden registerkort. Med hänsyn härtill samt till att det som ovan nämnts är angeläget att registret kommer till stånd så snart som möjligt har övervägts om inte arbetet med överföringen av körkortsdata kan påbörjas tidigare.

Detta innebär emellertid att bildskärmsterminaler — i varje fall till en början — inte kan utnyttjas för överföringsarbetet. Data från registerkorten måste i stället stansas på hålkort eller hålremsa. Dessa data kan sedan föras över till magnetband,

förslagsvis på länsdatamaskinerna. 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 på varje länsstyrelse.

Genom att på detta sätt förbereda överföringen av data torde åtskillig tid kunna vinnas. Vissa problem uppkommer dock. Sålunda måste man hålla noga reda på vilka uppgifter som förts över. Praktiskt kan detta ske genom att på registerkortet markeras vilka uppgifter som förts över. Senare tillkomna data, d. v. s. i princip de som antecknats efter markeringen, kan föras över i samband med den slutliga uppläggningsregistret. Det sagda kommer inte att förorsaka något merarbete för personalen på länsstyrelsernas körkortsregister.

Överföring av data i enlighet med det sagda bör påbörjas så snart som möjligt. Stansningen kan ske vid tider när länsstyrelsernas datakontor har lägre arbetsbelastning.

De data som bör föras över är i första hand personnummer eller, om sådant saknas, folkbokföringsnummer eller födelsedatum, behörighet, körkortsnummer, eventuellt trafik-kortsnummer, förekomsten av särskilda villkor med hänvisning till den handling där uppgift om villkoret finns, utfärdandedatum samt beslut om återkallelse och varning. Körkortsinnehavarens namn behöver däremot inte stansas, eftersom alla namn i samband med registrets uppläggande skall hämtas från befolkningsregister. När varken personnummer eller folkbokföringsnummer finns i körkortsregistret måste dock namn stansas för att övriga uppgifter skall kunna identifieras.

Även uppgift om godkännande av trafikskolepersonal och anställning av viss personal vid trafiksäkerhetsverket samt innehav av luftfartscertifikat måste matas in i det centrala registret i efterhand.

Belastningsdata skall i huvudsak föras i RI. Som tidigare angivits kommer dessa data att sparas på maskinläsbart medium med början under år 1970. Vilka rehabiliterings-

regler som skall gälla är ännu oklart. Det kan emellertid tänkas att dessa regler kommer att medföra att uppgift om äldre belastningar inte behöver sparas annat än i begränsad utsträckning. Detta skulle innebära att dessa data inte eller endast i begränsad omfattning behöver överföras. Denna fråga torde få avgöras sedan ställning tagits till trafikmålskommitténs betänkande.

De belastningsdata som inte kommer att ingå i RI måste föras över till det centrala körkortsregistret. Hit hör anmälan från länsläkare, vissa meddelanden från nykterhetsnämnd samt framställning från polismyndighet. Om rehabiliteringsregler införs, kan överföringen av dessa data eventuellt begränsas eller helt undvaras.

För att det nya körkortsregistret skall fungera måste personnumret finnas registrerat för varje körkortsinnehavare. Personnummer eller det tidigare folkbokföringsnumret — som frånsett en siffra är det samma som personnumret — saknas emellertid som nyss nämnts för ungefär en tredjedel av körkortsinnehavarna, d. v. s. ca 1 milj. I många fall torde det inte vara möjligt att utan tidskrävande utredning fastställa personnumret för sådana körkortsinnehavare. Det är med få undantag inte möjligt att komma i direkt kontakt med körkortsinnehavarna för att få besked om deras personnummer, eftersom deras adress inte finns i de nuvarande körkortsregistren och man ofta inte ens vet i vilket län de bor. I viss utsträckning torde man dock kunna fastställa personnumren med tillräcklig säkerhet genom att jämföra länsstyrelsernas befolkningsregister med körkortsregistren. I ett stort antal fall blir detta dock inte möjligt och det går inte på denna väg att med säkerhet utesluta avlidna körkortsinnehavare som står kvar i körkortsregistren.

Man måste alltså söka en annan väg att skaffa in uppgift om personnumren från ett stort antal körkortsinnehavare. Den utväg som ligger närmast till hands är att körkortsinnehavarna får lämna dessa uppgifter i samband med att körkortet byts ut. Detta har dock vissa nackdelar. Registret blir då

inte fullständigt förrän utbytet är färdigt och till dess är dess användbarhet begränsad. Det blir heller inte möjligt att avisera alla körkortsinnehavare om utbytet.

Man måste alltså begagna andra metoder för att få in personnumret från de körkortsinnehavare, vilkas personnummer inte kunnat fastställas. Man kan tänka sig en intensiv informationskampanj, man kan t. o. m. bli nödsakad att förklara körkortet ogiltiga om de inte byts ut i rätt tid, vilket skulle innebära att den som därefter kör bil gör sig skyldig till olovlig körning.

En annan möjlighet att inhämta uppgift om personnumren erbjuds emellertid om en av bilregisterutredningen planerad förfrågan till fordonsägarna kommer till stånd. Denna förfrågan avses omfatta alla mantalsskrivna personer över 15 år och innehålla vissa frågor angående fordonsinnehav. Kan den utsträckas till att innefatta även körkortsinnehav kan man för en förhållandevis blygsam merkostnad — uppskattningsvis 400 000 kr. — få till stånd en anknytning mellan personnummer och körkortsnummer även beträffande den miljon registerkort som saknar person- eller folkbokföringsnummer. Detta synes vara den lämpligaste metoden.

Med den här skisserade överföringsmetoden torde arbetet med stansning av data från de nuvarande registerkorterna kunna påbörjas redan år 1971. I princip bör arbetet påbörjas ungefär samtidigt i alla län för att det skall kunna vara slutfört vid samma tidpunkt. Stansningsarbetet beräknas ta två — tre år och alltså kunna vara slutfört år 1973. Kostnaden för stansningsarbetet beräknas till sammanlagt ca 350 000 kr.

Den slutliga sammanföringen av körkortsdata och persondata torde om inget oförutsett inträffar kunna ske år 1973. I samband härmed bör under överföringstiden inträffa förändringar uppdateras. För detta arbete bör bildskärmsterminaler kunna användas. Det centrala registret bör vara klart att tas i bruk samma år. Visst arbete med att klara ut felaktiga införingar i registret m. m. kommer dock att återstå. Hur lång tid detta arbete kan beräknas ta är ännu för tidigt att säga.

Enligt 1967 års riksdagsbeslut (prop. s. 86) är tidpunkten för införandet av de nya föreskrifterna om körkortsindelning och kompetenskrav beroende av lösningen av spörsmålen om körkortsregistrering och om körkortens utformning. När körkortsutredningen slutförts skall riksdagen föreläggas förslag till författningsändringar, som föranleds av körkortsreformens genomförande.

Med hänsyn till att systemarbetet för det nya körkortsregistret är kostnadskrävande bör detta utföras först sedan statsmakterna tagit principiell ställning till registrets utformning. På grund härav och då systemarbetet dessutom tar lång tid kan ett centralt körkortsregister inte införas förrän tidigast under år 1973. Den utformning av de nya körkortet och det förfarande för deras utfärdande som föreslås innebär att körkortsreformen i sitt slutgiltiga skick inte kan genomföras förrän det centrala körkortsregistret tagits i bruk. Det är inte tillfredsställande att av sådana skäl fördröja körkortsreformens genomförande med flera år. Med hänsyn till trafiksäkerheten är det tvärtom angeläget att de differentierade körkortet införs så snart som möjligt. Anknytningen till det centrala registret är heller inte vare sig i fråga om körkortens utformning eller beträffande detaljerna i förfarandet så avgörande att körkortsreformen inte kan övergångsvis införas redan innan det centrala körkortsregistret inrättas. Man bör därför börja utfärda körkortet i enlighet

med den nya utformningen så snart som möjligt, vilket torde vara den 1 juli 1971.

I detta betänkande läggs sålunda, samtidigt med principförslag beträffande körkortsregistret, fram förslag om införande av körkortsreformen redan från den 1 juli 1971. Vissa avvikelser i fråga om utformningen av körkortet och ansökningsförfarandet är nödvändiga under en övergångstid till dess det centrala registret kan tas i bruk. Dessa avvikelser behandlas i det följande.

Enligt förslaget om körkortens utformning skall nuvarande länsbokstav och körkortsnummer ersättas med personnummer. Till dess det centrala registret tas i bruk måste emellertid av körkortet framgå vilken länsstyrelse som är registreringsmyndighet. Detta kan enklast ske genom att länsbokstaven anges på körkortet.

Vid sidan om länsbokstav och personnummer bör emellertid även de särskilda körkortsnumren tills vidare bibehållas. Slopas dessa kan man under övergångstiden till dess det centrala registret tagits i bruk återfinna ett registerkort endast med ledning av körkortsinnehavarens namn. Det torde nämligen knappast vara möjligt att på basis av personnumren föra sådana särskilda körkortsnumren, som f. n. förekommer hos många länsstyrelser som ett hjälpmedel att återfinna registerkort med ledning av körkortsnumret. Dessa liggare används i inte obetydlig omfattning.

Av körkortet framgår f. n. om det är en duplett. Detta avses inte bli fallet i det nya systemet, där utfärdande av duplettkörkort ersätts av förnyelse. I viss mån sammanhänger detta med de bättre kontrollmöjligheter som det centrala registret skapar. Nyttan av att särskilt utmärka duplettkörkortet synes emellertid redan i nuvarande system vara ringa. Ordet duplett torde därför kunna undvaras även under övergångstiden.

På grund av det anförda föreslås således endast den ändringen i förhållande till förslaget om körkortets utformning att på de körkort som utfärdas innan det centrala registret kommer till stånd skall anges även länsbokstav och körkortsnummer. Dessa anges lämpligen på samma rad som personnumret, omedelbart efter detta med länsbokstaven först. Detta blir således den enda skillnaden i utformningen mellan de körkort som utfärdas före registerreformen och de som utfärdas efter denna.

Innan det centrala registret kommer till stånd kan som ovan nämnts det förfarande som föreslås inte tillämpas i alla delar. För att förslagen om körkortets utformning skall kunna genomföras före upprättandet av registret måste därför i viss utsträckning andra lösningar tillgripas under tiden. Det synes dock önskvärt att de ändringar som inte är direkt beroende av det centrala registret införs så snart som möjligt. Förfarandet vid utfärdande av körkort intill dess det centrala registret tas i bruk torde kunna ske i enlighet med förslaget om förfarandet med följande avvikelser.

Eftersom endast regionala register kommer att finnas under övergångstiden kan inte, såsom föreslagits för det slutliga systemet, någon ändring av forum för körkortsärenden genomföras. Inte heller kan trafiksäkerhetsverket besluta om utfärdande av körkort vid namnbyte. Sådant beslut bör därför i detta liksom i övriga förnyelsefall fattas av den länsstyrelse som utfärdat körkortet eller beslutat om dess utfärdande. Den föreslagna periodiska förnyelsen av körkort kommer inte att bli aktuell förrän under år 1981, d. v. s. efter övergångstidens utgång.

Inte heller den förordade aviseringen om förnyelse av körkort vid namnbyte kan ske förrän det centrala registret tas i bruk. Det måste därför ankomma på körkortsinnehavaren att ansöka om förnyelse av körkortet.

Vidare torde lämplighetsutredningen få tillgå på samma sätt som f. n. Förarprovet däremot — som enligt förslaget inte skall till formen nämnvärt avvika från nuvarande ordning, oaktat innehållet blir nytt — kan ske enligt de nya reglerna.

I fråga om förhandsbesked kan de föreslagna nya bestämmelserna tillämpas redan under övergångstiden.

Ansökan om körkort bör — såsom föreslås för det slutgiltiga förfarandet — inlämnas till den som anställer provet, d. v. s. i allmänhet trafiksäkerhetsverkets lokala organisation, omedelbart efter godkänt förarprov för att sändas till länsstyrelsen så snart ansökningshandlingarna är kompletta. I de fall förarprov inte behövs bör ansökan, liksom enligt förslaget, lämnas direkt till länsstyrelsen.

Ansökningsblanketter och körkortsunderlag kan inte fyllas i med persondata m. m. hos registermyndigheten. Detta föranleder också vissa förändringar i förhållande till det föreslagna systemet. Sålunda måste blankett för läkarintyg på samma sätt som nu sker tillhandahållas av läkaren. Den bör ändras så att den kan användas även som ansökan om medicinskt förhandsbesked. Vidare måste personbevis med sökandens fullständiga namn och personnummer bifogas ansökningsblanketten. Sökanden måste också styrka sin mantalsskrivning.

Sökandens namnteckning måste inhämtas på annat sätt än det föreslagna. Detta kan lämpligen ske genom att en del av blanketten för ansökan om körkort utformas så att den kan tjäna som underlag för det blivande körkortet. Sökanden får i likhet med vad som föreslås för det slutliga systemet skriva sitt namn på denna del av blanketten omedelbart efter godkänt förarprov i närvaro av den som anställt provet. I de fall då förarprov inte krävs bör han skaffa en blankett för påskrift. Blanketter bör finnas tillgängliga hos trafiksäkerhetsverket, läns-

styrelse och polismyndighet. Förslag till utformning av blanketten finns i *bilaga 6* till betänkandet.

Länsstyrelsen har sedan att fylla i den del av blanketten som skall tjäna som körkortsunderlag. De uppgifter som behövs för detta finns i handlingarna. Länsstyrelsen har även att anteckna eventuella särskilda villkor som skall anmärkas på körkortet samt expeditionsavgiftens storlek.

Någon avisering från datamaskinen när körkortet finns att hämta hos polismyndigheten i sökandens bostadsort kan inte ske. Med hänsyn härtill bör aviseringen börja först när det centrala körkortsregistret tagits i bruk.

Enligt förslaget skall körkortet lämnas ut till sökanden av polisen vid personlig inställelse. Anledningen härtill är att polisen skall kunna kontrollera att körkortet lämnas till rätt person. Det är angeläget att denna kontroll kan sättas in redan under övergångstiden. Polisen skall även uppbära expeditionsavgift. För redovisningens skull skall varje polismyndighet tillställas en förteckning, utskrivna av datamaskinen, över de körkort som myndigheten skall utlämna. Någon sådan förteckning kan inte skrivas ut förrän det centrala registret börjat fungera. Dessförinnan bör länsstyrelsen skriva ut förteckningar för varje dag över de körkort som länsstyrelsen beslutar skall utfärdas. En förteckning bör skrivas ut för varje polismyndighet där körkort skall hämtas. Förteckningen bör skrivas i fem exemplar, av vilka fyra sänds till trafiksäkerhetsverket, och innehålla uppgift om körkortsinnehavarens namn, körkortets nummer och klass, expeditionsavgiftens storlek samt på vilken polisstation inom eller utom distriktet sökanden vill hämta ut sitt körkort. Av dessa exemplar sänder trafiksäkerhetsverket två tillsammans med körkortet när dessa skickas till polismyndigheten, av vilka denna använder ett för redovisningen. Ett exemplar återgår från trafiksäkerhetsverket till länsstyrelsen med bevis att körkort utfärdats och tjänar som underlag för länsstyrelsens anteckning i körkortsregistret om körkortets utfärdande. Det fjärde exempla-

ret behålls av trafiksäkerhetsverket. Körkortsunderlagen skall efter tillverkningen återställas till vederbörande länsstyrelse för att arkiveras hos denna.

Förslagen om att körkortssökandens namnteckning skall kontrolleras av den som verkställt förarprovet samt att samtliga handlingar för ansökan om körkort skall inges till den som anställt förarprovet och vidarebefordras till länsstyrelsen torde endast i ringa utsträckning föranleda någon ökning av arbetsbördan för trafiksäkerhetsverkets lokala organisation.

För länsstyrelsernas del bortfaller (utom i fråga om traktorkörkortet) arbetet med utsändande eller utlämnande av körkortet till körkortsinnehavarna och uppbörden av expeditionsavgifter. I stället tillkommer vissa uppgifter. Förteckning skall upprättas över de körkort som enligt länsstyrelsens beslut skall utfärdas. Vidare krävs en särskild registeranteckning när uppgift inkommer om att körkort utfärdats. Någon ökning av arbetet vid länsstyrelserna torde förslaget knappast medföra.

Trafiksäkerhetsverkets behov av personal för utfärdande och kontroll av tillverkningen av 220 000 körkort kan uppskattas till högst åtta personer, varav en chef för enheten, sex tjänstemän för kontors- och kansligöromål samt en expeditionsvakt, motsvarande en årlig kostnad av 400 000 kr. inklusive 50 % tillägg för pensioner, lokal och allmänna omkostnader. För utbildning av denna personal samt för nödvändig information torde trafiksäkerhetsverket redan under budgetåret 1970—71 behöva ca 175 000 kr.

Slutligen kommer polisen att behöva ytterligare personal för utlämning av körkortet. Vid utlämningen skall kontrolleras att fotografiet föreställer körkortsinnehavaren samt att namnteckningen är riktig. Vidare skall expeditionsavgiften uppbäras. I samband med förnyelse som i mindre omfattning kan förekomma även under övergångstiden, t. ex. vid namnbyte, skall det gamla körkortet tas emot och makuleras. Detta innebär en ökad arbetsbelastning för polisen. I vissa distrikt kommer ytterligare ar-

betskraft att krävas. Den ökade personalkostnaden kan uppskattas till 200 000 kr. Därvid förutsätts att utlämnandet i huvudsak skall ombesörjas av kanslistpersonal.

Förslaget innebär alltså att körkortet skall utfärdas med den nya utformningen från och med den 1 juli 1971. Utbyte av de äldre körkortet kan börja först när det centrala körkortsregistret tagits i bruk, d. v. s. tidigast under år 1973, och tar en tid av minst tre, möjligen fyra år. Detta innebär att körkort av den äldre typen, som gäller när de nya bestämmelserna träder i kraft, måste fortsätta att gälla intill dess de byts ut. Bilförarutredningen (s. 97) föreslog, att de skulle få äga oförändrad giltighet under en övergångstid av två år. Enligt förevarande förslag måste de äldre körkortet gälla betydligt längre, minst mellan två och fem, eventuellt sex år.

F. n. har innehavare av körkort för bil rätt att köra både tung lastbil och buss bara det inte sker i yrkesmässig trafik. Dessa körkort skall vid utbytet ersättas med körkort för personbil och lätt lastbil, för så vitt innehavaren inte har trafikkort eller styrker att han har viss körvana med eller utbildning på tyngre fordon.

När övergångstiden alltså nu blir så avsevärt mycket längre än bilförarutredningen antog, blir frågan vilken behörighet äldre körkort skall medföra under tiden till dess de blir utbytta av större betydelse.

Huvudtanken bakom den beslutade körkortsreformen är att det av trafiksäkerhetsskäl måste ställas större krav på förare av tyngre fordon än på andra bilförare. Endast den som uppfyller de högre kraven bör få körkort som medger förande av fordon i yrkesmässig personbefordran eller med tyngre släpfordon eller av tung lastbil eller buss.

Denna princip bör genomföras så snart som möjligt. Önskvärt är att endast den som vid körkortsutbytet skall få mera kvalificerat körkort än för personbil och lätt lastbil får fortsätta att köra tyngre fordon efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande den 1 juli 1971. I praktiken kräver detta en förhandsprövning av någon art. Det är

inte praktiskt möjligt att i varje enskilt fall då innehavare av äldre körkort som inte har trafikkort kör t. ex. tung lastbil göra en utredning för att klarlägga, huruvida han har sådan vana av tyngre fordon att han har rätt att köra fordonet till dess körkortet byts ut.

Bilförarutredningen (s. 97) uppskattade antalet förare, som i icke yrkesmässig trafik förde tung lastbil eller buss utan att inneha trafikkort, till 50 000—75 000. Antalet torde alltså motsvara ungefär hälften av det antal nya körkort som f. n. utfärdas under ett år. Utbyte av en sådan mängd körkort måste beräknas ta åtminstone något år. Utbytet måste verkställas av länsstyrelserna där körkortsregistren finns, om det skall ske innan det centrala registret tas i bruk. Någon säker metod att sprida utbytena över t. ex. ett års tid synes inte finnas, eftersom man inte vet vilka dessa körkortsinnehavare är eller var deras körkort är utfärdade. Utbytet skulle därför sannolikt få gå till så att man bestämde en viss sista tidpunkt för ansökan om utbyte och därefter lämnade länsstyrelserna en tid av ett eller ett par år för att verkställa utbytena, vilka inte kan ske med hjälp av datamaskiner.

Om tiden för ansökan sättes till reformens ikraftträdande, skulle alltså utbytet kunna vara färdigt ett eller två år därefter. Dessförinnan skulle ingen begränsning kunna göras i den behörighet som övriga äldre körkort medför.

Ett administrativt enklare förfarande och en kortare övergångstid synes kunna åstadkommas, om rätten att föra tyngre fordon under övergångstiden knyts till de intyg om körvana som skall företes vid utbytet för att innehavare av äldre körkort utan trafikkort skall få nytt körkort med behörighet för tyngre fordon. Detta intyg skulle kunna behandlas som ett slags trafikkort och således tillsammans med äldre körkort medföra rätt att föra tyngre fordon som anges i intyget.

I och för sig kan det begäras att sådana intyg skall finnas redan vid reformens ikraftträdande, vilket skulle innebära att övriga innehavare av äldre körkort redan

då skulle förlora rätten att föra tyngre fordon. Detta kan emellertid befaras vålla olägenheter såväl för yrkeschaufförer utan trafik kort, vilka vid ikraftträdandet ännu inte har hela den körtid som krävs, som för transportväsendet och trafikutbildningen. Dessa personer bör beredas tillräcklig tid att skaffa sig antingen den körvana som behövs eller nytt körkort med behörighet att föra ifrågavarande fordon. Såsom bilförarutredningen föreslog bör det inte krävas mera än ett års körvana före ikraftträdandet. Det totala kravet på körvana synes vidare, som tidigare anförts, kunna inskränkas till ca två år. Begränsningen av behörigheten för övriga innehavare av äldre körkort skulle med dessa utgångspunkter kunna införas ett år efter ikraftträdandet. Detta innebär en viss, dock icke särskilt betydande ökning av antalet förarprov under det första året efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Under detta år behöver, utöver det antal förare som f. n. årligen får trafik kort, ca 10 000, två årskullar personer som f. n. kör tyngre fordon i icke yrkesmässig trafik och utan trafik kort skaffa sig körkort för sådana fordon. Med en tillströmning av ca 10 000 sådana förare om året skulle alltså under det första året ungefär 30 000 personer mot senare 20 000 behöva undergå förarprov för körkort för tyngre fordon.

Om intyget rörande körvana skall få karaktär av ett slags trafik kort bör det i regel utfärdas av myndighet. Intyget bör därför ges formen av ett bevis som meddelas av polisen. För den som är anställd som bilförare hos statlig eller kommunal myndighet bör beviset i stället kunna meddelas av myndigheten. Även enskild arbetsgivare som har ett stort antal anställda förare bör, efter prövning i varje särskilt fall, kunna av trafik säkerhetsverket bemyndigas att meddela bevis.

Eftersom det inte förefaller möjligt att sprida ansökningarna om sådana bevis hos polisen över någon längre period, bör förfarandet i stället konstrueras så att tidpunkten för ansökan om bevis sätts någon tid, t. ex. tre månader, före den tidpunkt då rät-

ten för innehavare av äldre körkort att köra tung lastbil och buss upphör. Man skulle då få en tidtabell som innebär att de nya körkortet börjar utfärdas den 1 juli 1971, att ansökan om bevis om körvana med tyngre fordon skall göras senast den 3 april 1972 (den 1 april 1972 är en lördag) och att innehavare av äldre körkort för bil som inte har trafik kort eller sådant bevis inte får köra med tyngre släpfordon eller med tung lastbil eller buss från och med den 1 juli 1972. För att få bevis skulle alltså krävas en körvana med ifrågavarande typ av fordon som uppgår till minst 21 månader när ansökningen görs.

Det synes inte nödvändigt att länsstyrelserna meddelar eller prövar bevisen. Länsstyrelserna har små möjligheter att själva göra utredning om deras riktighet; ofta skulle länsstyrelserna få begära utredning hos polisen. Inte heller synes det nödvändigt att ha tillgång till körkortsregistren för att meddela bevis. Det får givetvis ske endast till dem som har äldre körkort. För att visa detta måste den som vill ha bevis förete sitt körkort. Med hänsyn till faran för upptäckt synes någon nämnvärd risk för att återkallade eller falska körkort skall användas för detta ändamål inte föreligga. Eftersom den länsstyrelse, där körkortet är registrerat, måste underrättas om bevisets meddelande — lämpligen genom en kopia av beviset — för anteckning i registret, får man en efterkontroll av körkortets giltighet.

Tillvägagångssättet med ett av myndighet meddelat bevis som fungerar som ett slags trafik kort synes vara att föredra framför förtida utbyte av ifrågavarande körkort. Det är administrativt enklare, leder till att differentieringen av körkortet snabbare slår igenom och medger att även de äldre körkort, som skall medföra vidsträcktare behörighet, kan bytas ut med hjälp av data-maskinen.

Beviset bör meddelas enligt formulär som trafik säkerhetsverket fastställer. Det bör innehålla innehavarens namn, personnummer och körkortsnummer samt uppgift på den fordonskategori som avses. Beviset bör som nämnts under tiden fram till utbytet fylla

samma funktion som ett trafikkort. Det bör medföras vid färd och uppvisas på samma sätt som gäller för trafikkort. Straff för underlåtenhet att medföra beviset bör vara detsamma som i fråga om trafikkort.

Enligt bilförarutredningens förslag skall särskild utbildning som kan antas ge tillräcklig erfarenhet och körvana också medföra rätt att få mera kvalificerat körkort. Bevis om sådan utbildning bör även i fråga om rätten att föra fordon under övergångstiden jämföras med bevis om körvana under förutsättning att innehavaren har äldre körkort. Rätten synes böra begränsas till utbildning som ägt rum före de nya bestämmelsernas ikraftträdande. I annat fall torde nytt körkort böra sökas. Beviset bör meddelas av trafiksäkerhetsverket, som är den myndighet som bäst kan kontrollera utbildningens standard ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Riksdagsbeslutet innebär också ändringar i fråga om rätten att föra fordon i yrkesmässig trafik enligt 1940 års förordning. F. n. måste körkortsinnehavare ha trafikkort för att få köra i yrkesmässig trafik. Enligt de nya reglerna krävs särskilda kvalifikationer för sådan trafik endast när det gäller yrkesmässig personbefordran. Körkort för personbil och lätt lastbil (klass AB) medför således rätt att föra sådant fordon i yrkesmässig trafik som inte avser personbefordran. Detsamma gäller om man får rätt att föra fordonen med tillkopplat tyngre släpfordon (klass ABE). Den däremot som får rätt att föra tung lastbil eller buss (klass ABCE eller ABCDE) får också rätt att köra i all yrkesmässig trafik.

Dessa förändringar synes kunna genomföras för innehavare av äldre körkort redan under övergångstiden. Det nuvarande förbudet för den som inte har trafikkort att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik som inte avser personbefordran bör alltså upphävas den 1 juli 1971. Har han bevis om körvana med tung lastbil eller om särskild utbildning på sådant fordon får han köra alla fordon utom buss i alla slag av yrkesmässig trafik. Avser beviset buss får han köra alla slag av fordon i sådan trafik. — Även trafikkort skall själv-

fallet ge oförändrad rätt under övergångstiden.

Vissa andra förslag bör också genomföras den 1 juli 1971, nämligen avskaffande av turistkörkortet, centraliseringen av handläggningen och registreringen av ärenden rörande utländska körkort samt införande av bestämmelser om omhändertagande av sådana körkort.

8.1 Nuvarande kostnader

Som tidigare framgått kan med ledning av de uppgifter som inhämtats från länsstyrelserna antalet tjänstemän som under år 1968 var sysselsatta hos länsstyrelserna med körkortsärenden uppskattas till 164 heltidsanställda tjänstemän.

Statsverkets kostnader för denna personal kan i 1970 års lönenivå beräknas till omkring 6,3 milj. kr. Lönerna har därvid beräknats efter näst högsta löneklass i vederbörande tjänstemans lönegrad. Placering i ortsgrupp 4 har ansetts gälla för personalen. Kostnaderna för pension samt del i kostnaderna för lokaler, inventarier, kontorsteknisk utrustning och övriga allmänna omkostnader har, liksom i bilregisterutredningen, beräknats till sammanlagt 50 % av den direkta lönen.

Härtill kommer folkbokföringsmyndigheternas kostnader för utfärdande av personbevis samt de lokala skattemyndigheternas kostnader för besked om mantalsskrivning. Om kostnaden för varje personbevis och varje besked om mantalsskrivning uppskattas till tre kr., kan 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 portokostnaderna för distri-

bution mot tjänstepostförskott av uppskattningsvis 50 000 körkort om året kan beräknas uppgå till ca 0,2 milj. kr. De körkort som inte sänds mot postförskott lämnas ut på länsstyrelsernas kassaexpeditioner. Personalen där har inte räknats med vid beräkningen av personalkostnaderna ovan. Om utlämningskostnaderna antas motsvara postförskottskostnaderna uppgår de till 0,2 milj. kr.

Sammanlagt skulle enligt dessa beräkningar statsverkets kostnader för körkortsärendena i nu angivna hänseenden komma att under år 1970 uppgå till ungefär 7.7 milj. kr.

Utöver de nu angivna beloppen uppkommer kostnader hos polisen och hos nykterhetsnämnder och barnavårdsnämnder m. fl. i samband med lämplighetsutredningen. Eftersom denna inte i någon större utsträckning påverkas av förslaget — den förenkling som sker beror huvudsakligen på införandet av RI — har dessa kostnader inte beräknats. Inte heller har trafikförsäkerhetsverkets kostnader för förarprov och kompetensbevis tagits med. Förslaget inverkar inte på dem och de täcks dessutom av särskilda avgifter. Porto- och delgivningskostnader i ärenden om omprövning av körkorts innehav ändras ej heller genom förslaget och har följaktligen inte tagits med i beräkningen.

8.2 Uppskattade engångskostnader vid övergång till ett centralt register

Kostnadsberäkningarna utgår från att samma datamaskinanläggning skall användas för körkortsregistret som för 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 bygger på den utformning av anläggningen som skisserats i det föregående och har gjorts efter samma grunder som bilregisterutredningen använt.

Beräkningarna har lett till följande preliminära engångskostnader för den utbyggnad av datamaskinen som behövs för körkortsregistret.

	Milj. kr.
Datamaskin med kringutrustning inklusive direktminnen	5
Terminalutrustning för länsstyrelserna ..	1
Fysisk installation av maskinen, jämte tull och import	0,5
Systemutveckling, programmering, utprovning av program, utbildning och information samt omläggning av nuvarande register	3
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
	<hr/>
	12,0

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 löner inte medför någon ändring av de preliminära beräkningarna.

8.3 Uppskattade driftskostnader i den föreslagna organisationen

Beräkningen av driftskostnaderna bygger på antagandet att antalet körkort blir ungefär

det som anges i alternativ 2 i prognosen dvs. 220 000—230 000 per år.

Länsstyrelserna beräknas efter det centrala körkortsregistrets införande behöva arbetskraft motsvarande ca 90 heltidsanställda tjänstemän för körkortsärendena, inklusive länsstyrelsernas arbete med registreringen.

Behovet av arbetskraft i den centrala registreringsorganisationen, utöver den personal som bilregisterutredningen räknat med, kan beräknas motsvara 12 heltidsanställda tjänstemän. Personalen i trafiksäkerhetsverkets körkortsenhet beräknas, som tidigare angivits, under övergångstiden uppgå till 8 tjänstemän. Vid beräkningen av kostnaderna för denna enhet bör även den personal som behövs under de perioder när de periodiska förnyelserna blir särskilt frekventa tas med, fastän någon sådan period inte inträder förrän 10 år efter det år då utbytet av de äldsta körkortet påbörjas. Kostnaderna för dem bör slås ut till ett jämnt belopp för varje år, ehuru de i verkligheten kommer att variera högst avsevärt. I genomsnitt torde ytterligare 8 tjänstemän behövas.

I driftskostnaderna bör också inräknas avskrivning av den tilläggskostnad som nyss har beräknats för maskinanskaffningen, 12 milj. kr, jämte räntor.

Ytterligare uppkommer kostnader i anledning av den föreslagna utformningen av körkortet och förslaget om förfarandet i körkortsärendena. Det rör sig här om kostnader för blanketter, avisering när körkortet är färdiga och utlämning av dem. I 1970 års löner och efter de principer i övrigt som använts för beräkningen av de nuvarande kostnaderna kan driftskostnaderna för arbetet enligt förslaget med körkortsärendena och körkortsregistreringen samt tillverkningen och utfärdandet av körkortet beräknas enligt följande.

Milj. kr.

Löner jämte pensions- och omkostnads-pålägg för länsstyrelsernas personal, motsvarande 90 heltidsanställda tjänstemän	4
Löner jämte pensions- och omkostnads-pålägg för personal tillhörande den cen-	

	Milj. kr.
trala registreringsverksamheten, motsvarande 12 heltidsanställda tjänstemän	1
Löner jämte pensions- och omkostnads- pålägg för personal i trafiksäkerhetsver- kets körkortsenhet, motsvarande 16 hel- tidsanställda tjänstemän	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 ansök- ningsblanketter, innehållande bl. a. under- lag till körkort, formulär för läkarintyg och blankett för ansökan om lämplighets- intyg	0,5
Avisering om färdiga körkort	0,1
Polisens kostnader för utlämning av kör- kort	0,5
	<u>9,5</u>

Papperskostnaden för utdrag ur registret i ärenden om omprövning av körkortsinnehav har inte medräknats. Dessa kostnader uppstår genom införandet av de maskinellt framställda registermeddelandena från RI, oavsett om det centrala körkortsregistret inrättas eller ej, och någon nämnvärd ökning av papperskostnaden uppkommer inte om de skall kompletteras med uppgifter ur det centrala körkortsregistret.

8.4 Jämförelse mellan kostnaderna för den nuvarande registreringen och den föreslagna

Det centrala körkortsregistret beräknas inte kunna tas i bruk förrän år 1973. Under de första åren därefter kan antalet utfärdade körkort beräknas uppgå till totalt 220 000—230 000 i genomsnitt per år, dvs. en ökning från år 1968, då antalet var ca 195 000, med ca 15 %. Ökar kostnaderna i samma takt, skulle, räknat med 1970 års löner, kostnaderna under år 1973 vara ca 8,8 milj. kr., om nuvarande organisation när det gäller länsstyrelsernas handläggning av körkortsärenden och deras arbete med registreringen bibehålls.

Vid en jämförelse mellan kostnaderna för det nuvarande systemet och det föreslagna bör man skilja mellan de kostnader

som hänför sig till körkortsregistret och de som hänför sig till den föreslagna nya metoden för tillverkning av körkortet. Det centrala körkortsregistret och den nya tillverkningsmetoden kan nämligen införas var för sig.

Av de nyss angivna kostnaderna för det nuvarande systemet under år 1973, 8,8 milj. kr., kan 0,5 milj. kr. av kostnaderna hos länsstyrelserna för löner med tillägg samt hela kostnaden för blanketter, porto och utlämning av körkort anses höra till körkortstillverkningen. Uppräknade med hänsyn till ökningen av antalet körkort kan dessa kostnader för år 1973, i 1970 års lönenivå, beräknas till 1 milj. kr. Återstoden, 7,8 milj. kr., hänför sig till handläggning och registrering.

Årskostnaderna för den nya organisationen har i föregående avsnitt beräknats till 9,5 milj. kr. De därvid beräknade årliga kostnaderna för löner jämte pålägg till trafiksäkerhetsverkets körkortsenhet, framställning och distribution av ansökningsblanketter, avisering och polisens utlämning, tillsammans 1,9 milj. kr., avser förslaget om körkortets utformning och tillverkning. Återstoden, 7,6 milj. kr., hänför sig till körkortsregistret och handläggningen av körkortsärenden.

Det sagda innebär att den betydande effektivisering, särskilt av trafiksäkerhetsarbetet, som förslaget i fråga om körkortsregistret medför enligt dessa beräkningar bör kunna vinnas utan någon kostnadsökning och med en minskning av personalbehovet från 164 till ca 120 tjänstemän.

Däremot kommer förslaget beträffande körkortstillverkningen och förfarandet i samband med detta att medföra en årlig kostnadsökning från 1 milj. 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 nödvändig för att körkortet skall få det förfalskningskydd och den säkerhet i övrigt såsom legitimationshandling som föreslås i det föregående.

8.5 Kostnaderna under övergångstiden

En viss arbetsminskning uppkommer för länsstyrelserna när de nya bestämmelserna träder i kraft. Arbetet med utsändning av körkort, avgiftsuppbörd och avgiftsredovisning upphör. Å andra sidan tillkommer vissa uppgifter såsom sortering av körkortsunderlagen, upprättande av redovisningslistor och efterbehandling av trafiksäkerhetsverkets returlistor. De besparingar i personalkostnader m. m. som uppkommer genom bortfallet av förstnämnda arbetsuppgifter torde uppvägas av de tillkommande.

Polisen får fr. o. m. den 1 juli 1971 en ökning i arbetsbördan genom att de nya körkortsenheterna skall lämnas ut på polisstationerna. Kostnaden kan beräknas till 200 000 kr. om året under övergångstiden.

Under budgetåret 1971/72 skall polisen dessutom utfärda bevis för personer utan trafik kort som har rätt att i fortsättningen köra med tyngre fordon. Kostnaden för detta kan beräknas uppgå till 300 000 kr.

För trafiksäkerhetsverket tillkommer lönekostnader jämte tillägg för pension och omkostnader för körkorts enheten i Strängnäs. Dessa kostnader kan för åtta personer beräknas uppgå till 400 000 kr. om året.

Den personal hos trafiksäkerhetsverket som skall utgöra dess enhet för utfärdande av körkort bör anställas någon tid före den 1 juli 1971 för att hinna utbildas. Anslag behövs alltså redan för budgetåret 1970/71. Det kan beräknas till 50 000 kr. till löner m. m., lokalkostnader och omkostnader samt samma belopp för utbildningskostnader. I samband med införande av de nya reglerna den 1 juli 1971 behövs också information till allmänheten. För detta ändamål bör beräknas 50 000 kr. Ett anslag på 150 000 kr. behövs alltså för budgetåret 1970/71 för övergången till central körkortsregistrering. Med hänsyn till osäkerheten i beräkningarna bör anslaget vara förslagsanslag.

Vissa besparingar kan beräknas uppkomma redan vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Sålunda behövs inte längre körkortsblanketterna som är förhållandevis

dyra i framställning. Vidare bortfaller kostnaderna för utsändande av de nya körkortsen i tjänstepostförskott. Tillsammans kan dessa båda poster beräknas uppgå till 200 000 kr. om året.

8.6 Körkortsavgifterna

Expeditionsavgifterna uppgår enligt expeditionskungörelsen f. n. till

för körkort för bil eller motorcykel ..	35 kr.
för körkort för traktor	15 kr.
för duplettkörkort	15 kr.
för trafik kort	25 kr.
för duplettrafik kort	15 kr.

Körkort för den som tillhör krigsmakten och under militärtjänstgöring utbildas till förare är fritt från avgift.

Av de drygt 220 000 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 expeditionsvgifter skulle detta ge intäkter på ca 6,5 milj. kr. Av de ovan beräknade kostnaderna om det nuvarande systemet bibehålls, 8,8 milj. kr. i 1970 års lönenivå, skulle alltså ca 2,3 milj. kr. inte täckas av avgifterna.

När det gäller att beräkna avgifterna i det föreslagna systemet synes det inte riktigt att utgå endast från de tilläggs kostnader som uppkommer för att bilregistrets datamaskin skall kunna användas även för körkortsregistret. I stället bör man utgå från den totala investeringskostnaden för anläggningen och beräkna hur mycket av denna som belöper på vardera registret. Utvecklingskostnaderna för bilregistersystemet har av bilregisterutredningen uppskattats till 40 milj. kr., vilken beräkning torde ha godtagits av riksdagen (prop. 1969: 30 s. 70). När härtill läggs tilläggs kostnaden för den utbyggnad som preliminärt beräknats för körkortsregistret, 12 milj. kr., blir total kostnaden 52 milj. kr. Denna kostnad har i samråd med bilregisterutredningen fördelats på bilregistret och körkortsregistret i förhållande till vardera registrets väntade

utnyttjande av maskinen, varvid resultatet blivit att 20 milj. kr. av investeringskostnaden bör falla på körkortsregistret. Detta innebär att beloppet för avskrivning av engångskostnaden jämte räntor bör uppgå till 3 milj. kr. om året och de driftskostnader som skall ligga till utgångspunkt för bestämmande av körkortsavgifterna blir alltså sammanlagt 10,9 milj. kr. om året.

För att åstadkomma samma täckning som de nuvarande körkortsavgifterna skulle ge vid oförändrat system bör expeditionsavgifterna alltså inbringa inemot 9 milj. kr., vartill kommer tillverkningskostnaden för körkortet, i nuvarande priser och med den föreslagna höjningen av mervärdeskatten ca 7:30 kr. per körkort. Vid beräkningen av avgifterna bör man utgå från det genomsnittliga antalet periodiska förnyelser per år, under den första tiden ca 300 000; de stora variationerna mellan olika år i antalet förnyelser bör inte medföra motsvarande ändringar av avgiften.

Om 220 000—230 000 körkort, varav ca 2 000 traktorkörkort, 20 000 körkort som innebär höjning av kompetensen och 60 000 icke periodiska förnyelser, utfärdas samt 300 000 periodiska förnyelser förekommer, leder detta — vid 1970 års lönenivå — till en expeditionsavgift på 50 kr. för klass A och AB, 30 kr. för körkort för högre kompetens (som förutsätter att sökanden redan har körkort), 15 kr. för traktorkörkort och 15 kr. för förnyelse. Efter avdrag för tillverkningskostnaden kan detta uppskattas ge en intäkt av ca 9,4 milj. kr.

Expeditionsavgifterna bör bestämmas till nämnda belopp redan under övergångstiden.

8.7 Kostnaderna för körkortsutbytet

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 kan hållas bör man kunna räkna med att ca 3,3 milj. körkort av den äldre typen finns när utbytet skall börja. Det fö-

refaller emellertid antagligt att alla körkort inte kommer att bytas ut. I en del fall kan körkortsinnehavaren anse sig ha så liten nytta av sitt körkort att han inte vill kosta på sig avgiften för och besväret med utbytet. I vissa fall går det inte att få körkortsinnehavarens medverkan t.ex. därför att han emigrerat. Följande beräkningar utgår från att ca 2,9 milj. körkort kommer att bytas ut. Kostnaderna kan då beräknas sålunda.

	Milj. kr.
Programmering och test	1
Utskrift och distribution av 2,9 milj. körkortshandlingar	2,2
Utredningar rörande oklara utbyteshandlingar	0,3
Extrapersonal i trafiksäkerhetsverkets enhet i Strängnäs	4
Distribution av körkort till polismyndigheterna	0,2
Polisens utlämning av körkort	3
Information till allmänheten	4
Reserv	1,3
	<hr/>
	16

Enligt denna beräkning kan kostnaden — vid 1970 års lönenivå — för utbyte av 2,9 milj. körkort uppskattas till 13 kr. per körkort inklusive tillverkningskostnaden med nuvarande priser och inberäknat den föreslagna höjningen av mervärdeskatten.

Bättre underlag för beräkning av dessa kostnader kommer att finnas sedan körkortstillverkningen pågått någon tid. Förslag i frågan kommer därför att läggas fram i slutbetänkandet.

Ändringar i vägtrafikförordningen och förordningen om yrkesmässig trafik

1967 års riksdagsbeslut rörande de differentierade körkortet föranleder omfattande ändringar i 29—32 §§ VTF. Det kunde därför finnas anledning att grundligt omarbete dessa paragrafer. Emellertid berör även trafikmålskommitténs arbete samma bestämmelser. Enligt uppgift överväger kommittén att föreslå att bestämmelserna om förare av motordrivna fordon bryts ut ur VTF till en egen författning. Med hänsyn härtill finns det nu inte anledning att föreslå mera ingripande ändringar i VTF än nödvändigt.

Härtill kommer att den slutliga utformningen av dessa delar av VTF inte kan träda i kraft förrän det centrala körkortsregistret tagits i bruk. För övergångstiden, dvs. för tiden från införandet av de differentierade körkortet till dess det nya systemet kan genomföras, måste särskilda bestämmelser utarbetas. I det följande läggs förslag fram till de ändringar i VTF som krävs för övergångstiden. Förslag till bestämmelsernas slutliga utformning kommer att läggas fram i slutbetänkandet. Vissa ändringar behövs också i YTF. Dessa tas upp i förevarande betänkande.

Författningsförslagen finns intagna i bilaga 7.

9.1 VTF

1 § 3 mom.

I fråga om lastbilar införs två nya begrepp, nämligen lätt lastbil och tung lastbil. Dessa

bör definieras i första paragrafen som innehåller förordningens definitioner. Det kan lämpligen ske i form av ett nytt stycke mellan andra och tredje styckena i 3 mom. om motorcyklar.

Även i fråga om släpfordon införs en gränsdragning mellan sådana, som kan föras av innehavare av vanligt bilkörkort, klass AB, utan särskild kvalifikation, och sådana som kräver högre körkortsklass. Det går emellertid knappast att göra en entydig definition av dessa båda typer av släpfordon, eftersom gränsen bl. a. är beroende av dragfordonets vikt eller slag.

29 § 1 mom.

Enligt förslaget skall körkortet — utom traktorkörkortet och vissa militära körkort — i fortsättningen utfärdas av statens trafiksäkerhetsverk i enlighet med beslut av vederbörande länsstyrelse. Detta kräver en ändring i första stycket.

1967 års riksdagsbeslut innebär att traktorkörkort inte längre skall gälla för bil som ombyggt till traktor. Bilförarutredningens skäl för förslaget härom var att sådana fordon skulle hänföras till den kategori där de rätteligen hör hemma. En konsekvens härav synes vara att de undantag i fråga om körkortsplikten för traktor som föreskrivs i första och andra styckena inte skall gälla traktor som utgörs av ombyggt bil. Detta föranleder ändring i både första och andra stycket.

29 § 2 mom.

Föreskrifterna om vilka olika slag av körkort som skall finnas måste ändras enligt förslaget. Bilförarutredningen använde en terminologi enligt vilken körkort skulle utfärdas för olika fordonsklasser och enligt vilken rätt att köra med tillkopplat tyngre släpfordon eller i yrkesmässig personbefordran skulle utmärkas genom påteckning på körkortet. Sådan påteckning blir som tidigare framgått inte möjlig med den utformning av körkortet som föreslås. Särskilda körkort måste alltså utfärdas för dem som får rätt att köra med tillkopplat tyngre släpfordon eller i yrkesmässig personbefordran. Sistnämnda rätt kan inte gärna ingå i begreppet fordonsklass. Det synes därför lämpligare att tala om körkortsklass. Varje klass betecknas med den bokstav eller de bokstäver som enligt konventionen svarar mot den behörighet som körkortet ger. För rätt att föra fordon i yrkesmässig personbefordran skall enligt förslaget ordet "TAXI" användas. Man får som tidigare framhållits inte mindre än sju körkortsklasser för motorfordon om inte riksdagsbeslutet ändras. Dessa klasser bör liksom f. n. definieras i första stycket.

I ett andra stycke bör liksom f. n. rätten för innehavare av körkort för motorfordon att föra traktor behandlas. Av denna bestämmelse måste framgå att traktor som utgörs av ombyggd bil kräver samma körkort som innan fordonet ombyggdes.

Föreskriften om körkort för traktor föreslås bilda ett nytt tredje stycke. Sådant körkort skall enligt riksdagsbeslutet inte gälla för traktor som utgörs av ombyggd bil.

Frågan om körkort för traktortåg bör också behandlas i detta sammanhang. När traktortåg förs i yrkesmässig trafik krävs f. n. bilkörkort och trafikort. Riksdagsbeslutet lämnade denna fråga öppen i avvaktan på motorredskapsutredningens förslag. Intill dess slutlig ståndpunkt tas i frågan synes lämpligast att göra minsta möjliga ändring beträffande traktortåg. Bilkörkort för dessa bör alltså tills vidare krävas i all yrkesmässig trafik, således även när det inte

rör sig om personbefordran. Eftersom det f. n. behövs trafikort synes därvid vanligt personbilskörkort inte tillräckligt. Körkort för tung lastbil (klass ABCE) eller buss (klass ABCDE) bör få användas liksom även annat körkort med rätt att föra bil med tyngre släpfordon eller i yrkesmässig personbefordran (klass AB TAXI, ABE eller ABE TAXI). I icke yrkesmässig trafik skall det liksom f. n. vara tillräckligt med traktortörkort, om dragfordonet inte är en till traktor ombyggd bil.

F. n. finns en regel i 27 § 1 mom. andra stycket YTF enligt vilken trafikort för buss krävs även för fordonståg där fordonen är byggda för befordran av tillhoppa flera än åtta personer utöver föraren. Denna bör föras över till 2 mom. i 29 § VTF som ett fjärde stycke. Vanlig buss kräver busskörkort även när den inte används för personbefordran och detsamma synes böra gälla nu avsedda fordonståg. Regeln innebär att även traktortåg som är byggt för flera än åtta passagerare skall betraktas som buss. Detta gäller även f. n. (jfr 1 § andra stycket och 27 § 1 mom. andra stycket YTF) men endast i yrkesmässig trafik. Denna begränsning synes böra bibehållas tills vidare i avvaktan på motorredskapsutredningens förslag.

Definitionen av traktortåg i 41 § andra stycket YTF torde inte behöva föras över till VTF, där uttrycket fordonståg redan finns i 54 § utan uttrycklig definition och nu föreslås infört i första stycket av förevarande moment på sådant sätt att missförstånd rörande innebörden inte torde behöva befaras.

29 § 3 mom.

Här finns f. n. ålderskraven för erhållande av körkort. För motorfordon skall dessa enligt propositionen vara 16 år för körkort för motorcykel, 18 år för körkort för personbil och lätt lastbil samt 19 år för övriga körkort utom för körkort för buss, där åldersgränsen är 21 år. Dessa regler föreslås bilda första stycket. Specialregeln i andra stycket om förbud för innehavare av motorcykelkörkort att föra tung motorcy-

kel före 18 års ålder kan bibehållas med en redaktionell ändring, föranledd av att åldersgränserna för traktorkörkort föreslås flyttade till ett nytt tredje stycke.

I propositionen (1969: 25) rörande sänkning av myndighetsåldern m. m. förordades (s. 83) att några ändringar i fråga om 21-årsgränserna i trafiklagstiftningen då inte skulle företas med hänsyn till den av riksdagen beslutade reformen beträffande körkortet. Enligt riksdagsbeslutet om de differentierade körkortet (prop. 1967: 55 s. 71) skall åldern för busskörkortet vara 21 år. Det ingår inte i utredningsuppdraget att föreslå någon ändring i denna del. 21-årsgränsen bibehålls alltså i författningsförslaget.

29 § 4 mom.

Reglerna om skyldighet att medföra körkort vid färd och visa upp det för polis m. fl. samt att hålla körkortet i sådant skick att det kan avläsas utan svårighet, vilka finns i detta moment, kan bibehållas oförändrade.

29 § 5 mom.

Momentet har aldrig tillämpats och kan nu utgå. Någon generell hänvisning till YTF synes inte nödvändig i VTF. Med den nya utformningen av körkortet blir gränsdragningen mellan VTF och YTF den att regler om förarens behörighet att föra fordonet ges i VTF, medan regler om rätten för den som driver yrkesmässig trafik att använda någon som förare i trafiken ges i YTF.

29 § 6 mom.

Detta moment bör bibehållas oförändrat.

Undantag skall enligt riksdagsbeslutet (prop. s. 60) kunna ske från de för framförande av tung lastbil och buss beslutade kompetenskraven men bör begränsas till verkligt angelägna fall. Yrkanden om sådana undantag redovisas i propositionen dels beträffande värnpliktiga under repetitionsövning och förare inom totalförsvaret under beredskapstillstånd och krig samt dels för förande av tunga lastbilar och bussar

inom garageområden och av ersättningsbussar till plats för bussbyte. Riksdagsbeslutet om möjlighet till undantag synes inte kräva någon särskild regel. Det undantag från det nuvarande ålderskravet på 21 år för trafikort som finns i kungörelsen (1969: 691) om trafikort i vissa fall och som möjliggör att trafikort för godsbefordran utfärdas för den som fyllt 18 år torde kunna undvaras, när åldersgränsen för lätt lastbil blir 18 år i yrkesmässig trafik för godsbefordran och 19 år för tung lastbil i all yrkesmässig trafik. Vissa undantag finns redan medgivna i den militära vägtrafikkungörelsen som dock torde behöva anpassas efter de nya reglerna. Dispens synes i övrigt kunna meddelas med stöd av 77 § sista stycket VTF.

30 § 1 mom.

30 § innehåller undantagen från körkortstvånget i samband med övningskörning. Minimiåldern för övningskörning skall enligt riksdagsbeslutet (prop. s. 72) vara densamma som f. n. med undantag för övningskörning med personbil och lätt lastbil, som skall vara tillåten vid en ålder av 17 år och 9 månader, samt med buss, som inte får användas för övningskörning förrän vid 20 års ålder. I motsats till vad som f. n. gäller krävs körkort för personbil och lätt lastbil (klass AB) för övningskörning med tung lastbil och buss.

Åldersgränserna bör som nu finnas i 1 mom. första stycket. Strängt taget behövs ingen åldersgräns för tung lastbil, eftersom kravet på körkort klass AB innebär att den som övningskör måste ha fyllt 18 år. För fullständighetens skull bör dock åldersgränsen för tung lastbil tas med.

Kravet på körkort för övningskörning med tung lastbil eller buss, vilket också torde böra gälla för övningskörning med fordon med tillkopplat tyngre släpfordon, medför att den som har till yrke att föra tung lastbil eller buss men som fått körkortet återkallat inte kan vidmakthålla sin körskicklighet genom övningskörning under återkallelsetiden. Det synes rimligt att han, liksom andra vilkas körkort är återkallade,

får övningsköra vid trafikskola, särskilt som han enligt riksdagsbeslutet (prop. s. 86) inte skall behöva förete intyg om sin körvana för att få körkort för tyngre fordon (se nedan vid 31 § 1 mom). Förutsättningen bör dock vara att det inte gått alltför lång tid, förslagsvis inte mera än tre år, efter återkallelsen. Vissa större arbetsgivare torde ha egen utbildning av förarpersonal och övningskörning bör få äga rum i sådan utbildning även med den som fått körkortet återkallat. Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att bestämma dels vilken utbildning som skall godtas för sådan övningskörning och dels de villkor som skall gälla för denna.

Under utredningen har framkommit önskemål om att övningskörning i vissa fall, t. ex. med tyngre fordon när förarna har vana vid sådana fordon, skall få ske med flera bilar på en gång under uppsikt av endast en person. Detta skulle kräva undantag från första stycket punkten 3 och eventuellt från tredje stycket. Det ingår inte i utredningsuppdraget att närmare undersöka denna fråga.

Övningskörning med traktor på väg är f. n. inte tillåten för den som inte har körkort. Ändring häri föreslås inte.

31 § 1 mom.

31 § innehåller föreskrifterna om förarprov. 1 mom. första stycket, som ger huvudregeln att den som vill få körkort skall undergå förarprov och föreskriver vem som får anställa prov, behöver inte ändras.

Andra stycket anger vilka handlingar som skall ges in vid anmälan till förarprov. Vissa ändringar behövs i detta stycke. Endast den som fått personnummer bör få undergå förarprov. Personnummer kan enligt uppgift tilldelas även den som inte är kyrkobokförd i riket. I sådant fall bör han få förete annan bevisning än personbevis — som åldersbevis numera kallas — om sitt personnummer.

Bilförarutredningen har föreslagit (betänkandet s. 35) att formuläret för läkarintyget inte skall som f. n. fastställas av Kungl. Maj:t utan av socialstyrelsen efter

samråd med trafiksäkerhetsverket. Detta förslag, som inte mött erinran under remissbehandlingen, bör genomföras genom ändring i andra stycket b). Såsom tidigare anförts bör också giltighetstiden för läkarintyget ändras från nuvarande tre till sex månader. I punkten c) bör läggas till att läkaren skall anteckna även sökandens personnummer på fotografiets baksida, varjämte punkten bör ändras så att det framgår att fotografi inte behövs för traktor-körkort.

Beviset om förarutbildning bör också utfärdas enligt formulär. Detta kan fastställas av trafiksäkerhetsverket. Punkten d) bör ändras i enlighet härmed.

En ny punkt, betecknad e), föreslås för föreskriften att den som vill undergå förarprov för annat körkort för motorfordon än klass A eller AB skall förete körkort för bil. I samma punkt bör vidare intas regeln om att den som vill undergå förarprov för sådant körkort skall förete intyg om sin körvana. Sådant intyg skall dock enligt riksdagsbeslutet (prop. s. 86) inte behövas om sökanden med hänsyn till särskild utbildning kan antas besitta nödig erfarenhet och körvana för förande av de fordon varom fråga är. Endast sådan utbildning som är godkänd av trafiksäkerhetsverket bör härvid godtas. Undantag från intygsskyldigheten skall enligt riksdagsbeslutet också gälla för den som efter återkallelse på nytt söker få kvalificerat förarbevis. Sökanden bör i sådant fall ej heller behöva först ta körkort med lägre kompetens. Undantag bör alltså medges även från skyldigheten av förete körkort. En begränsning av den tid efter återkallelsen under vilken undantaget skall gälla synes dock böra införas för att förebygga missbruk. Samma tid, som föreslås i fråga om övningskörning, tre år, torde böra gälla.

Föreskriften om intyget kan utformas med ledning av 27 § 2 mom. andra stycket punkten 3 YTF. Intyget bör utfärdas enligt formulär som trafiksäkerhetsverket fastställer och utvisa i vilken omfattning sökanden kört bil och under vilka förhållanden det skett. Enligt riksdagsbeslutet skall

intyget, i motsats till vad som f. n. krävs för trafik kort som inte berättigar till förande av buss, avse förhållandena under det senaste året, varmed torde avses de senaste tolv månaderna.

Tredje stycket innehåller f. n. kraven på synskärpa och hörsel förmåga vid förarprov för motorfordon. Motsvarande krav för trafik kort finns i kungörelsen (1951: 787) angående läkarintyg för erhållande av trafik kort. Kraven bör för samtliga körkort utfärdas i samma form och tas in i VTF. De bör delas upp på tre stycken, ett för synkrav för motorfordon utom buss, ett för synkrav för buss och ett för hörselkraven. Enligt riksdagsbeslutet (prop. s. 61) skall de föreskrifter om syn- och hörsel förmåga som f. n. gäller för trafik kort resp. trafik kort för buss ställas upp i fråga om körkort för tung lastbil resp. buss. — Det bör påpekas att något särskilt villkor i realiteten inte kommer att gälla för hörselskadade efter den 1 juli 1970 när det gäller personbil och lätt lastbil av 1968 års eller senare modell. I medicinalstyrelsens cirkulär den 26 april 1965, nr 30, förutsätts att, när sökanden är hörselskadad, fordonet förses med spegelanordningar som länsstyrelsen för ändamålet föreskriver. I praxis har detta tillämpats så att som villkor föreskrivits att två utvändiga backspeglar skall finnas på bil som den hörselskadade för. Fr. o. m. den 1 juli 1970 blir två utvändiga backspeglar obligatoriska på alla bilar av 1968 års modell eller senare. Det förefaller därför som om hörselkravet efter hand kunde slopas för körkort för personbil och lätt lastbil (klass AB).

I fråga om traktor innebär riksdagsbeslutet ingen ändring i förhållande till vad som gäller f. n. Momentets sista stycke, som nu blir det sjätte, kan alltså bibehållas oförändrat.

31 § 2 mom.

Enligt detta författningsrum skall sökanden vid prov för bil eller motorcykel, dvs. motorfordon, tillhandahålla lämpligt fordon. Närmare föreskrifter om vilket slag av fordon som skall tillhandahållas vid olika prov

torde kunna utfärdas i de anvisningar om förfarandet vid förarprov som trafiksäkerhetsverket har att meddela. Därvid bör naturligtvis föreskrivas att prov för körkort för buss skall, liksom f. n. gäller för trafik kort för buss, ske med buss och att vissa andra prov skall utföras med tung lastbil och med tyngre släp. Någon ändring av 2 mom. synes därför inte nödvändig.

31 § 3 mom.

Beträffande de kunskaper och den körskicklighet som sökanden skall visa sig inneha för att kompetensbevis skall utfärdas innebär riksdagsbeslutet att bilförarutredningens förslag i huvudsak godtagits. I fråga om kraven på fordonskunskap för körkort klass AB skall det emellertid vara tillräckligt att sökanden känner till hur de olika organen i fordonet fungerar och hur man skall kunna observera felaktigheter i de från trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga organen. Riksdagsbeslutet innebär vidare att samma krav som för körkort klass ABCDE bör gälla för körkort klass ABCE.

Den ändring beträffande körkort klass AB som riksdagsbeslutet innebär synes inte behöva påverka den av bilförarutredningen föreslagna textens utformning. Orden "för brukandet erforderlig kunskap om sådant fordon" bör tillämpas i överensstämmelse med riksdagsbeslutet.

Redaktionellt synes föreskrifterna för alla körkort för motorfordon kunna sammanföras i fyra punkter, a)—d), varvid olikheterna mellan å ena sidan körkortsklasserna A och AB samt å andra sidan övriga körkortsklasser markeras under c) och d). I ett nytt stycke i 3 mom. tas sedan upp de krav som enligt riksdagsbeslutet (prop. s. 91, 92 och 95) skall ställas på andra körkort än klass A och klass AB i fråga om förtrogenheten med konstruktionen och verknings sättet hos fordonen samt kraven för den som vill ha körkort, medförande rätt att föra fordon med tillkopplat tyngre släpfordon, om god insikt om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som är förenade med förande av fordonskombination. På detta sätt

synes olikheterna mellan kraven för de skilda körkortsklasserna framgå bättre.

Eftersom förhör, t. ex. med utlänningar eller personer med läs- och skrivsvårigheter, i vissa fall måste vara enbart skriftligt och i andra enbart muntligt, bör det inte föreskrivas att det alltid skall vara både skriftligt och muntligt.

31 § 4 mom.

Riksdagsbeslutet (prop. s. 86) innebär att bilförarutredningens förslag, som medför en skärpning av kraven på teoretiska kunskaper för traktorkörkort, godtagits. Kraven skall motsvara dem som finns i 3 mom. första stycket under a) och b). Hänvisningen i 4 mom. bör alltså ändras i överensstämmelse härmed.

31 § 6 mom.

Momentet innehåller bemyndigande för Kungl. Maj:t att medge att person som har körkort i annat land får svenskt körkort utan att undergå förarprov. Enligt riksdagsbeslutet (jfr vid 31 § 1 mom. fjärde stycket ovan) krävs emellertid körkort klass AB för erhållande av körkort med vidsträcktare behörighet. Detta skulle innebära att en utlänning som i sitt hemland har körkort medförande rätt att köra med tillkopplat tyngre släpfordon eller med tung lastbil eller buss skulle vara nödsakad att i Sverige först skaffa sig körkort klass AB för att därefter omedelbart söka körkort med vidsträcktare behörighet. Detta förefaller att vara en onödig omgång och det bör därför vara möjligt för en utlänning med mera kvalificerat körkort att få ett motsvarande körkort i Sverige, trots att han inte kan förete svenskt körkort klass AB. Kungörelsen (1962: 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra fordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov bör alltså ändras så att utlänning kan erhålla mera kvalificerat svenskt körkort utan att förete körkort klass AB, om han visar sig inneha körkort med mera vidsträckt behörighet i utlandet. Bemyndigandet i 6 mom. bör då ändras på motsvarande sätt.

32 § 1 mom.

32 § innehåller reglerna om utfärdande av körkort m. m.

Enligt den föreslagna ordningen skall ansökan om körkort inges till den trafikinspektör eller bilinspektör som anställt förarprovet eller, om förarprov för traktor anställts av särskilt förordnad person, till denne. Detta bör regleras i 1 mom. första stycket, där också bör föreskrivas att ansökan skall ställas till länsstyrelsen. Förslaget att ärendet skall kunna flyttas till annan länsstyrelse bör inte genomföras förrän det centrala registret tas i bruk.

I tredje stycket behöver punkten a) inte ändras i sak. Körkort eller intyg om körvana eller bevis om särskild utbildning som skall företes vid förarprovet, när detta avser mera kvalificerat körkort, behöver inte ges in till länsstyrelsen. Motsvarande gäller f. n. vid ansökan om trafikkort (27 § 3 mom. tredje stycket YTF). Hänvisningen till 31 § 1 mom. bör ändras till 31 § 1 mom. andra stycket. I punkten b) kan regeln om giltighetstiden för kompetensbeviset utgå, eftersom ansökningstiden sammanfaller med bevisets utfärdande. Det i punkten c) angivna lämplighetsintyget måste kvarstå oförändrat under övergångstiden. Om det senare kan ersättas av registrering i det centrala registret skall prövas under det fortsatta utredningsarbetet.

Fjärde stycket reglerar förfarandet i samband med förhandsbesked. Eftersom körkortsansökningen efter förarprovet skall fördes med sökandens namnteckning, synes det inte lämpligt att förhandsbesked såsom f. n. konstrueras som ofullständig ansökan om körkort. I stället bör sökanden göra en särskild ansökan om förhandsbesked.

I praxis förekommer förhandsbesked av två slag: dels i fråga om den personliga lämpligheten, dels i fråga om medicinska hinder. VTF reglerar uttryckligen endast den första typen. Såsom tidigare anförts bör stycket ändras så att även det medicinska förhandsbeskedet blir formellt medgivet. Det allmänt begagnade uttrycket "förhandsbesked" synes vidare böra införas i författningstexten.

Femte stycket innehåller ett bemyndigande motsvarande 31 § 6 mom. Stycket bör ändras i överensstämmelse med förslaget beträffande nämnda moment.

Sjätte—tionde styckena innehåller regler om lämplighetsintyg, vilka inte behandlas av körkortsutredningen. Några ändringar föreslås inte i dessa stycken.

Däremot bör ett nytt sista stycke, det elfte, införas med föreskrift om skyldighet för den som mottagit ansökan om körkort att, så snart ansökan är fullständig, sända handlingarna till länsstyrelsen. Om sökanden skulle försumma att komplettera ansökningen, bör denna inte ligga kvar utan återställas till honom. Detta bör ske då den tid av tre månader, under vilken kompetensbeviset f. n. är giltigt, förflutit. Är ansökningshandlingarna inte kompletta inom tre månader bör ansökningen vara förfallen.

Om sökanden anser att ansökningen är komplett och alltså inte förfallen, bör han kunna besvara sig hos länsstyrelsen. En särskild regel härom bör föras in som ett andra stycke i 76 §. Bifalles besvaren, dvs. finner länsstyrelsen att ansökningen var komplett före tremånaderstidens utgång, skall ansökningen alltså tas upp till prövning.

För att undvika att betunga förfarandet med formliga beslut bör besvärstiden räknas från den dag då handlingarna sänds tillbaka till sökanden eller i förekommande fall lämnas tillbaka till honom. Givetvis bör han underrättas om skälet till återlämnandet.

Frågan huruvida lämplighetsintyget är för gammalt synes böra prövas av länsstyrelsen. Handlingarna skall alltså sändas in oavsett hur gammalt detta intyg är. Självfallet är det dock lämpligt att bilinspektören påpekar en sådan brist för sökanden så att han kan rätta till den i tid.

32 § 2 mom.

Första stycket bör ändras i överensstämmelse med förslaget om att länsstyrelserna skall besluta om körkortsansökan, varefter trafiksäkerhetsverket — utom i fråga om

traktorkörkort — skall utfärda körkortet i enlighet med länsstyrelsernas beslut, om detta är positivt.

Andra stycket behöver inte ändras.

Tredje stycket, som föreskriver att innehavarens födelsetid skall anges på körkort, synes kunna utgå. Föreskriften avser endast en av de uppgifter som måste finnas på körkortet. Det förefaller riktigare att hänvisa regleringen av körkortets innehåll helt och hållet till bestämmelser utfärdade av Kungl. Maj:t.

Fjärde stycket, som innehåller föreskrift att, när körkort för motorcykel utfärdas för person som inte fyllt 18 år, på körkortet skall antecknas att kortet intill dess han uppnår nämnda ålder gäller endast för lätt motorcykel, bör utgå i enlighet med vad som tidigare föreslagits.

Sista stycket, som innehåller regeln om att villkor rörande glasögon skall anmärkas på körkortet, synes kunna kvarstå oförändrat. Regelns lydelse synes inte hindra att endast ordet "Glasögon" anges på kortets framsida, i varje fall om innebörden förklaras på kortets baksida.

32 § 3 mom.

3—5 mom., som innehåller föreskrifter om överlämnande av körkort, om utfärdande av duplettörkort och om namnändring, bör helt omdisponeras.

I 3 mom. bör föreskrifter om periodisk förnyelse av körkort för motorfordon tas in som ett första stycke. Traktorkörkort skall inte periodiskt förnyas.

För att förenkla det praktiska förfarandet och regelkomplexet bör även de fall då körkort måste bytas ut utan förändring av behörigheten utformas som förnyelse. Detta — som äger tillämpning även på körkort för traktor — gäller

- a) när körkort förstörts eller förkommit,
- b) när körkortet undergått sådan förändring att det inte lämpligen kan användas,
- c) när innehavaren ändrar namn.

Dessa fall bör regleras i ett andra stycke av 3 mom.

Som tidigare anförts bör formell möjlighet att föreskriva nytt villkor för körkort

införas. F. n. förekommer att duplettkörkort utfärdas i sådana fall liksom också när villkor ändras eller upphävs. När ett beslut om utfärdande av nytt villkor eller om ändring i eller om upphävande av villkor föranleder att texten på körkortet måste ändras, blir det med den nya utformningen av körkortet — utom traktorkörkortet — nödvändigt att detta byts ut. Med lämplig utformning av besluten och texten på körkortet bör det vara möjligt att begränsa de fall då utbyte måste ske. Såväl ändringar och upphävande av villkor som meddelande av nya villkor bör ske i form av förnyelse i de fall då körkortet måste bytas ut. En regel härom föreslås i tredje stycket.

När förnyelse skall ske därför att texten på körkortet skall ändras måste innehavaren förmås att medverka. Detta bör tillgå så att han föreläggs att inom viss tid söka förnyelse av körkortet i överensstämmelse med föreläggandet. Om sådant föreläggande inte efterkommes bör körkortet återkallas. En ny grund för återkallelse bör därför införas i 33 § 2 mom. första stycket. När körkortet återkallas av detta skäl, bör sökanden när som helst ha rätt att få nytt körkort med den förändring i fråga om särskilda villkor som länsstyrelsen föreskrivit. — Det kan ifrågasättas om inte förnyelse i dessa fall borde ske utan avgift. Med hänsyn till att körkortet utfärdas för en ny 10-årsperiod och till den låga avgift som föreslås synes avgiftsfrihet dock inte påkallad.

Enligt 3 § andra stycket trafikbrottslagen är det en förutsättning för straff för olovlig körning vid åsidosättande av särskilt villkor för körkort att det rör sig om en "föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort". Den nu föreslagna uppdelningen av körkortsutfärdandet mellan länsstyrelsen, som bl. a. beslutar om föreskrifter, och trafiksäkerhetsverket, som utfärdar körkortet enligt länsstyrelsens beslut, synes inte göra det nödvändigt att ändra trafikbrottslagen på denna punkt. Regeln däri synes enligt sina ordalag omfatta villkor som meddelats i samband med förnyelse av körkortet.

32 § 4 mom.

Fjärde momentet bör innehålla föreskrifterna om vart ansökan om förnyelse skall ställas. När körkortet förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring att det inte lämpligen kan användas, bör en viss prövning ske, huruvida förnyelse skall få äga rum. När körkortet förstörts eller förkommit bör, liksom f. n., ansökningen innehålla försäkran om förlusten av kortet. Prövningen bör göras av länsstyrelsen. I övriga fall bör ansökan om förnyelse kunna göras hos trafiksäkerhetsverket, när det inte gäller traktorkörkort som skall utfärdas av länsstyrelsen. Detta gäller alltså även vid meddelande av nytt villkor eller ändring eller upphävande av villkor. Vilka villkor som skall gälla framgår då av länsstyrelsens föreläggande.

Intill dess det nya körkortsregistret tagits i bruk måste dock förnyelse alltid ske hos den länsstyrelse i vars register körkortet finns antecknat, dvs. den länsstyrelse som beslutat om körkortets utfärdande. Författningsförslaget bör nu utformas med detta innehåll. Beslutet bör, utom beträffande traktorkörkort, i positiva fall gå ut på att trafiksäkerhetsverket skall förnya körkortet.

Vid förnyelse måste nytt fotografi införskaffas från körkortsinnehavaren utom i fråga om traktorkörkort. Eftersom identitetskontrollen enligt förslaget är förlagd till körkortets utlämnande hos polisen, synes något krav på identitetsintyg på fotografiet, motsvarande regeln i nuvarande 4 mom. andra stycket, inte behövas.

32 § 5 mom.

I 5 mom. bör föreskrifter meddelas om de fall när körkortsinnehavaren skall överlämna körkort till myndighet. Överlämnandet synes böra ske till polismyndigheten, som enligt förslaget skall lämna ut det nya körkortet. Traktorkörkort bör dock lämpligast överlämnas till länsstyrelsen.

Regeln i nuvarande 3 mom. om under rättelse från en länsstyrelse till en annan i visst fall om överlämnande av körkort sy-

nes kunna överföras till VTK. När det centrala registret tas i bruk kan den upphävas. Motsvarande gäller i fråga om den skyldighet att underrätta den registerförande länsstyrelsen om utfärdande av körkort som bör åligga trafiksäkerhetsverket under övergångstiden.

32 § 6 mom.

Föreskrifterna bör kvarstå oförändrade till dess det centrala körkortsregistret blir infört.

33 § 1 mom.

Denna paragraf som innehåller bestämmelserna om återkallelse m. m. berörs i huvudsak inte av körkortsutredningen. 1 mom. innehåller den forumregel som enligt förslaget skall ändras. Ändringen kan dock inte genomföras, förrän det centrala körkortsregistret börjat fungera. Däremot bör 1 mom. underkastas en redaktionell ändring i anledning av förslaget att länsstyrelsen inte längre skall utfärda körkortet för motorfordon.

33 § 2 mom.

Motsvarande redaktionella ändring som i 1 mom. bör göras i 2 mom. första stycket. Såsom tidigare anförts bör vidare redan nu en ny återkallelsegrund införas i 2 mom. första stycket för det fall att innehavare av körkort inte efterkommer länsstyrelsens föreläggande att ansöka om förnyelse, när särskilda villkor skall ändras eller upphävas eller införas. Denna grund kan lämpligen införas som punkt 9.

33 § 5 mom.

5 mom. innehåller föreskrifterna om utfärdande av nytt körkort efter återkallelse eller återfående av körkort i vissa fall. När körkort återkallats enligt den nya grunden, skall som tidigare anförts sökanden när som helst kunna förnya körkortet. Detta bör föreskrivas i en sista punkt av första stycket. Detta stycke bör vidare underkastas redaktionella ändringar, motsvarande dem som föreslås i 1 och 2 mom.

Andra stycket behöver inte ändras.

Bilförarutredningen föreslog (betänkandet s. 37) att rätt att föra fordon i yrkesmässig personbefordran skulle återkallas på samma sätt som f. n. ett trafik-kort utan att rätten att föra fordon i övrigt skulle påverkas. Med det nu föreslagna systemet för körkortens utformning kräver detta att nytt körkort utfärdas. Detta bör emellertid kunna ske i förenklad form utan förarprov, dvs. i samma ordning som vid förnyelse av körkort. Det torde dock inte finnas anledning att begränsa denna rätt enbart till rätten att föra fordon i yrkesmässig trafik. Den bör gälla alla körkort som ger vidsträcktare behörighet än körkort för traktor. Om återkallelleskåpet inte skulle ha lett till återkallelse av ett körkort med lägre kompetens bör innehavaren ha rätt att få ett körkort med den lägre kompetensen. Föreskrifter härom kan införas som ett nytt tredje stycke i 5 mom. Förnyelsen bör prövas av den länsstyrelse som beslutat om körkortets utfärdande. Förnyelsen kan alltså ske i den ordning som gäller när körkort undergått sådan förändring att det inte lämpligen kan användas, dvs. det fall av förnyelse som handläggs av länsstyrelse även efter det centrala registrets inrättande.

33 § 7 mom.

Regeln i detta moment om inhämtande av yttrande, innan annan länsstyrelse än den som återkallat ett körkort beslutar att sökanden skall få nytt körkort eller återfå sitt körkort, skall enligt förslaget utgå. Detta bör dock anstå till dess det centrala körkortsregistret tagits i bruk.

33 § 8 mom.

Momentet bör ändras redaktionellt på grund av förslaget om uppdelningen av körkortsutfärdandet.

35 §.

Även i 35 §, som behandlar omhändertagande av körkort, bör, ehuru den paragraf inte berörs av körkortsutredningen, motsvarande redaktionella ändring som i 33 § 8 mom. göras.

36 §.

36 §, som ger reglerna för trafikskola, berörs heller inte av förslagen. Det må emellertid erinras om att riksdagsbeslutet (prop. s. 95) innebär att yrkesskolorna skall få examinationsrätt. Enligt riksdagsbeslutet (s. 87) skall också utbildningskort föras för varje elev, oavsett om utbildning sker i trafikskola eller ej. Vidare skall utbildning av trafikpersonal etableras i det allmännas regi (s. 102). Det ingår emellertid inte i körkortsutredningens uppdrag att föreslå författningsbestämmelser i anledning av riksdagsbeslutet i dessa avseenden.

37 §.

37 § meddelar särskilda föreskrifter för personer som inkommit till riket från utlandet. I 1 mom. bemyndigas Kungl. Maj:t att meddela förordnande om rätt för personer som har körkort i annat land att föra motorfordon i Sverige. Denna regel bör bibehållas.

2 mom. innehåller reglerna om turistkörkort. Dessa regler bör som tidigare föreslagits upphävas, varvid 1 mom. bör kvarstå utan momentbeteckning.

Turistkörkort som utfärdats före ändringens ikraftträdande bör uppenbarligen fortsätta att gälla i enlighet med beslutet och dess utfärdande. Eftersom turistkörkort gäller endast ett år från utfärdandet, innebär detta inte någon längre övergångstid.

66 § 2 mom.

66 § innehåller straffbestämmelser till de paragrafer i fråga om vilka ändringar nu föreslagits.

I 2 mom. första stycket skall straffet för den som för fordon i strid mot förordnande, meddelat med stöd av 29 § 5 mom., utgå, eftersom nämnda moment föreslås upphävt. Den uppgift i 32 § 4 mom. andra stycket som straffskyddas — dvs. försäkringen om förlust av körkort — finns enligt förslaget i 32 § 4 mom. första stycket. 2 mom. första stycket bör ändras i överensstämmelse härmed.

Såsom tidigare anförts föreslås gränsdragningen mellan VTF och YTF bli den att

reglerna om förarens behörighet ges i VTF, medan reglerna om rätten att använda förare i yrkesmässig trafik ges i YTF. Den som för bil i yrkesmässig trafik för personbefordran — eller traktortåg i yrkesmässig trafik — utan att inneha körkort som medför rätt därtill, dvs. körkort klass AB TAXI, ABE TAXI, ABCE eller ABCDE, synes inte göra sig skyldig till olovlig körning enligt den nu gällande lydelsen av 3 § första stycket trafikbrottslagen, som endast avser det fall att någon för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dvs. fordon som inte omfattas av hans körkort — vilket även torde gälla i fråga om tyngre släpfordon. Ej heller enligt nu gällande regler lär den som för fordon i yrkesmässig trafik utan att inneha trafik kort göra sig skyldig till olovlig körning. Han straffas enligt 34 § 4 mom. första stycket YTF med dagsböter. Denna straffbestämmelse bör nu föras över till 66 § 2 mom. första stycket VTF. Det förtjänar påpekas att straffbestämmelsen för olovlig körning efter de differentierade körkortens införande kommer att omfatta ett betydligt större antal fall än f. n. Det ingår inte i utredningsuppdraget att undersöka om detta kräver ändringar i 3 § första stycket trafikbrottslagen. Det synes dock möjligt att inom ramen för strafflatituden för olovlig körning, lägst 10 dagsböter, beakta olikheterna mellan å ena sidan det fall att någon kör bil utan att inneha körkort, och å andra sidan det fall att någon som har körkort kör ett fordon som inte omfattas av hans behörighet, t. ex. om någon med körkort klass ABE (personbil och lätt lastbil med tillkopplat tyngre släpfordon) kör en tung lastbil.

Även andra stycket av 66 § 2 mom. berörs av de föreslagna ändringarna. Straffet för underlåten anmälan av namnändring enligt 32 § 5 mom. första stycket bör nu avse underlåtenhet att ansöka om förnyelse enligt 32 § 3 mom. andra stycket c). 37 § 2 mom. föreslås upphävt och den nuvarande hänvisningen dit bör alltså utgå. Föreskrifterna i 32 § 3 och 4 mom. om överlämnande av körkort finns enligt förslaget

i 32 § 5 mom. och hänvisningen bör alltså ske dit.

Straff i form av böter, högst 500 kronor, bör såsom tidigare anförts också införas för det fall att någon för körkortspliktigt fordon fast han inte förnyat sitt körkort enligt reglerna om periodisk förnyelse. Straffbestämmelsen bör dock begränsas till det fall att han för fordon som hans körkort gäller för. För han annat fordon gör han sig skyldig till olovlig körning.

Några straffbestämmelser för det fall att körkortsinnehavaren underlåter att ansöka om förnyelse, när hans körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring att det inte lämpligen kan användas, synes inte behövas. Kör han i sådant fall, är han förfallen till straff för att han inte kan visa körkort resp. för att hans körkort är oläsligt.

69 §.

69 § innehåller bl. a. regeln om ansvarsfrihet för den som kör utan att medföra sitt körkort men som sedan kan visa att han hade körkort. Som tidigare anförts bör den som kör utan att ha förnyat sitt körkort enligt reglerna om periodisk förnyelse också vara fri från ansvar om han inom 14 dagar visar att hans körkort sedermera förnyats. Denna regel kan införas som ett nytt andra stycke i 69 §.

76 §.

Denna paragraf bör, som närmare motiveras vid 32 § 1 mom., föreslås utökad med ett nytt stycke som behandlar besvärstalan i fall då körkortsansökan förfallit, därför att den inte kompletterats inom föreskriven tid.

Ikraftträdande

Ändringarna skall enligt förslaget träda i kraft den 1 juli 1971.

Övergångsbestämmelserna

Som tidigare framgått måste äldre körkort fortsätta att gälla jämsides med de nya under en tid av åtminstone 5—6 år efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Be-

träffande bilkörkortet skall huvudregeln under denna tid enligt förslaget vara att de skall medge den behörighet som följer av körkort klass AB. Detta innebär att innehavare av sådana körkort — om de inte har trafik kort eller viss körvana — inte får föra fordon med tyngre släp eller tung lastbil eller buss vare sig i yrkesmässig eller annan trafik. Denna begränsning kan emellertid av tidigare anförda skäl inte införas förrän ett år efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande, dvs. den 1 juli 1972. F. n. gäller dessa körkort för alla slag av fordon, dock inte i yrkesmässig trafik. Om kravet på särskilt tillstånd för förande av bil i yrkesmässig trafik upphävs den 1 juli 1971 och begränsningen till körkort klass AB införs först den 1 juli 1972, skulle alltså innehavare av äldre körkort under ett år bli behöriga att föra även tyngre fordon i yrkesmässig trafik. I övergångsbestämmelserna bör därför införas en regel som föreskriver att innehavare av äldre körkort inte får köra i yrkesmässig trafik utan att ha trafik kort. Undantag bör dock göras för personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik som inte avser personbefordran, eftersom de äldre körkortet under alla omständigheter kan bytas ut mot ett nytt körkort som innefattar denna rätt. Huvudregeln bör alltså vara att äldre bilkörkort skall ge samma behörighet som nytt körkort klass AB. Härifrån bör göras undantag för tiden till den 1 juli 1972 för förande av tyngre fordon utom i yrkesmässig trafik, dock att personbil och lätt lastbil får föras i yrkesmässig trafik som inte avser personbefordran.

Huvudregeln kan tas in som en första punkt i övergångsbestämmelserna.

I en punkt 2. kan ges regler för tiden före den 1 juli 1972 för den som inte har trafik kort.

Rätten för den som har trafik kort att fortsätta att köra tung lastbil resp. buss föreslås reglerad i punkt 3. Den som har trafik kort som inte gäller för buss bör — i likhet med den som inte alls har trafik kort — få fortsätta att köra buss utom i yrkesmässig trafik till den 1 juli 1972. Det-

ta torde gälla utan särskild regel på grund av bestämmelserna i punkt 2. Punkten 3 kan uppenbarligen inte innefatta någon begränsning i den rätt som medges där.

Den som har minst 21 månaders körvana med tyngre fordon eller som på grund av särskild körutbildning kan antas ha motsvarande erfarenhet och körvana skall enligt förslaget också få fortsätta att köra sådana fordon. Detta kräver ingen reglering för tiden före den 1 juli 1972 utöver den som föreslås i punkt 2. För tiden därefter tills körkortsutbytet sker måste däremot särskilda bestämmelser finnas. Dessa kan tas upp som en punkt 4. I dessa fall skall körkortsinnehavaren ha särskilt bevis, meddelat av polismyndighet eller av statlig eller kommunal myndighet eller annan arbetsgivare eller, i fråga om särskild utbildning, trafiksäkerhetsverket. Formuläret för beviset bör fastställas av trafiksäkerhetsverket. Underrättelse om meddelande av bevis bör lämnas till den länsstyrelse som utfärdat vederbörandes körkort för anteckning i körkortsregistret och samtidig kontroll av körkortsinnehavet. Om en person enligt dessa regler skulle ha rätt att få bevis rörande två eller flera olika slag av fordon, bör beviset självfallet avse det tyngsta av dessa fordon. Detta synes gälla utan särskild föreskrift.

Bevisen bör utfärdas utan avgift.

Enligt förslaget skall bevisen fungera som ett slags trafik kort. De bör alltså medföras under färd och uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Beviset bör också hållas i sådant skick att det utan svårighet kan avläsas. Bestämmelserna i 29 § 4 mom. — som enligt förslaget inte skall ändras — bör alltså göras tillämpliga på bevisen liksom tillhörande straffbestämmelse i det ändrade andra stycket av 66 § 2 mom. och straffrihetsbestämmelsen i 69 § första stycket, vilken inte föreslås ändrad. Om beviset förstörs eller förkommer eller undergår sådan förändring att det inte lämpligen kan användas bör körkort av den nya utformningen utfärdas. Innehavaren skall alltså söka förnyelse av sitt körkort. Detta kräver en särskild regel. Däremot be-

hövs inga regler för namnändring. I sådant fall skall det gamla körkortet bytas ut mot ett nytt med den nya utformningen och beviset behövs då inte längre.

Besvär över beslut av polismyndighet att inte meddela bevis kan föras enligt 76 § utan att denna paragraf ändras. Besvär över beslut av annan myndighet bör föras i den ordning som gäller för myndighetens beslut. Om enskild arbetsgivare som bemyndigats att utfärda bevis vägrar att göra detta, får föraren vända sig till polismyndigheten. Han bör alltså inhämta arbetsgivarens ståndpunkt i så god tid att han hinner göra ansökan hos polisen senast den 3 april 1971.

Reglerna i punkterna 1.—4. innebär att den som inte har nytt körkort och som efter den 30 juni 1972 kör tyngre fordon utan att ha äldre körkort för bil jämte trafik kort eller bevis som gäller för fordonet gör sig skyldig till olovlig körning. Kör han efter den 1 juli 1971 i yrkesmässig personbefordran — eller i fråga om traktortåg i yrkesmässig trafik — blir 66 § 2 mom. VTF i dess nya lydelse tillämplig, eventuellt tillsammans med 3 § trafikbrottslagen. Beträffande annan yrkesmässig trafik innehåller förslaget till nya bestämmelser ingen särskild straffbestämmelse, eftersom rätten att köra i sådan trafik då knyts till innehav av körkort för det använda fordonet. Detta kommer dock inte att gälla för tiden före den 1 juli 1972. En särskild straffbestämmelse i detta hänseende behövs alltså för denna tid. Straffbestämmelse, motsvarande 34 § 4 mom. andra stycket YTF, behövs för den som driver trafiken. Bestämmelsen bör tas in i punkten 2.

Äldre körkort för traktor och motorcykel som gäller vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande bör därefter gälla som körkort klass A resp. som traktorkörkort enligt förordningens nya lydelse. Detta innebär ingen annan ändring än att dessa körkort inte längre gäller för traktor som utgörs av ombyggd bil och inte heller för traktortåg när det används i yrkesmässig trafik. Föreskrifter härom föreslås i punkt 5.

Enligt förslaget skall de äldre körkorten

bytas ut mot nya körkort under en tre- eller fyraårsperiod med början år 1973. Utbytet kan lämpligen ske i den form som föreskrivs för periodisk förnyelse i förslaget. Den närmare tidpunkten kan emellertid inte fastställas nu utan bör få bestämmas av Kungl. Maj:t. Föreskrifter härom bör tas in som en punkt 6. i övergångsbestämmelserna.

I övergångsbestämmelserna bör också regleras vilket körkort innehavare av äldre körkort skall få vid utbytet. Föreskriften härom bör utformas så att den blir tillämplig även på andra förnyelser av äldre körkort. Den kan bilda punkt 7.

Om äldre körkort förstörs eller förloras eller förändras så att det inte kan användas eller om innehavaren ändrar namn eller om ändring sker i fråga om villkor, bör körkort med den nya utformningen således utfärdas med stöd av 32 § 3 mom. i den nya lydelsen.

Efter den 1 juli 1971 bör körkort av den äldre typen inte längre utfärdas. Ansökningar som gjorts dessförinnan men inte hunnit avgöras bör alltså leda till utfärdande av körkort av den nya typen. Detta innebär att körkortsunderlag med sökandens namnteckning måste införskaffas. Det synes inte nödvändigt att närmare reglera hur detta skall gå till. I en punkt 8. av övergångsbestämmelserna bör föreskrivas att sådan ansökan skall prövas enligt de nya bestämmelserna.

9.2 YTF

12 §

Enligt 12 § femte stycket YTF kan tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personbil för egen räkning förklaras gälla utan skyldighet att iaktta bl. a. 27 §, dvs. utan att föraren behöver ha trafik kort. Enligt de nya reglerna måste föraren i stället ha dispens från skyldighet att ha körkort som innefattar rätt att köra i yrkesmässig personbefordran. Detta torde böra regleras genom en kungörelse med stöd av 77 § VTF. Med den utformning av 27 § YTF

som föreslås i det följande bör 12 § femte stycket YTF bibehållas oförändrad.

I 12 § sista stycket YTF finns en bestämmelse som möjliggör att korttidstillstånd för beställningstrafik för godsbeordran förklaras gälla utan skyldighet att använda förare med trafik kort. Sådan skyldighet kommer inte att föreligga enligt de nya bestämmelserna. Stycket kan därför upphävas. Någon undantagsregel som gör det möjligt att använda förare som inte har körkort för det fordon som utnyttjas synes inte böra intas i förordningarna. Om i undantagsfall dispens behövs kan den meddelas med stöd av 77 § tredje stycket VTF. Bestämmelsen i 12 § sista stycket YTF kan dock behövas under tiden fram till den 1 juli 1972, under vilken tid innehavare av vanligt bilkörkort fortfarande inte får köra tyngre fordon i yrkesmässig trafik. Stycket bör alltså upphävas fr. o. m. den 1 juli 1972.

27 §

Bestämmelserna om trafik kort kan i och för sig upphävas i sin helhet. Det synes dock lämpligt att de ersätts med en erinran att endast den som har körkort som medför rätt att föra det ifrågavarande fordonet i yrkesmässig trafik för personbefordran får tjänstgöra som förare i sådan trafik och att motsvarande gäller för traktortåg i all yrkesmässig trafik.

32 § 6 mom.

Buss och tung lastbil får enligt 32 § 6 mom. YTF i uthyrningsrörelse inte tillhandahållas annan än den som fyllt 21 år. Förhyrd tung lastbil och buss får ej heller föras av någon som inte uppnått denna ålder. Frågan om dessa åldersgränser behandlades i propositionen (1969: 25) om sänkning av myndighetsåldern. Departementschefen erinrade om riksdagens principbeslut rörande körkortsreformen men föreslog då inte någon ändring i fråga om dessa 21-årsgränser med hänsyn till den reform som förestod.

Det synes tillräckligt att de åldersgränser som gäller för erhållande av körkort, dvs. 21 år för buss och 19 år för tung lastbil, gäller även i samband med uthyrning

av bil. Aldersgränserna i 32 § 6 mom. bör därför utgå.

34 § 4 mom.

34 § 4 mom. innehåller straffbestämmelser dels för den som kör bil i yrkesmässig trafik utan att vara berättigad därtill och dels för den som använder sådan förare i yrkesmässig trafik.

Straffet för den som kör i yrkesmässig personbefordran utan att inneha körkort som berättigar därtill bör som tidigare nämnts flyttas över till VTF. För annan yrkesmässig trafik skall inte vidare uppställas krav på särskilt körkort. Straffbestämmelsen för förande av bil i yrkesmässig trafik kan alltså utgå ur YTF. Med hänsyn till 32 § 6 mom. sista stycket synes straffbestämmelsen för den som kör förhyrd bil utan att vara berättigad därtill böra stå kvar, liksom motsvarande bestämmelse om användande av sådan förare.

Förbudet att använda någon som förare i yrkesmässig trafik bör — utom med avseende på traktortåg — begränsas till yrkesmässig trafik för personbefordran, vilket föranleder en ändring av andra stycket i fjärde momentet. Om någon använder en förare i yrkesmässig trafik, som inte har körkort för det ifrågakörande fordonet, blir 3 § tredje stycket trafikbrottslagen tillämpligt.

35 §

Hänvisningen till 27 § 5 mom. andra stycket, som föreslås upphävt, bör utgå.

39 §

Regeln om skyldighet för länsstyrelse eller polismyndighet att göra framställning hos myndighet som kan återkalla bl. a. trafik kort när anledning därtill finns bör utgå ur paragrafen.

44 §

I tredje stycket finns föreskrift om delgivning bl. a. av beslut om återkallelse av trafik kort. Denna föreskrift bör utgå ur stycket.

45 §

Denna paragraf, som handlar om verkställighet av beslut om återkallelse av trafik kort, kan upphävas.

Ikraftträdande

Ändringarna bör träda i kraft den 1 juli 1971 utom i fråga om 12 §, som bör gälla i sin äldre lydelse intill den 1 juli 1972.

Övergångsbestämmelserna

I fråga om rätten att föra fordon i yrkesmässig trafik innebär förslaget att trafik kortet skall försvinna. För att köra i yrkesmässig trafik som inte avser personbefordran skall i fortsättningen endast krävas körkort som omfattar det fordon som används. För yrkesmässig trafik för personbefordran behövs körkort som innefattar rätt att köra i sådan trafik med det använda fordonet. Dessa bestämmelser kan emellertid inte träda i kraft omedelbart för dem som har äldre körkort, eftersom det tar viss tid att byta ut dessa körkort mot nya. Vissa övergångsbestämmelser behövs alltså.

Körkort som ger rätt att köra bil i yrkesmässig personbefordran utfärdas enligt de nya bestämmelserna efter särskild prövning, motsvarande den som f. n. föregår utfärdande av trafik kort. Intill dess de äldre körkort byts ut föreslås därför innehavare av sådant körkort få köra bil i yrkesmässig personbefordran endast om han har trafik kort eller körvana eller utbildning som enligt riksdagsbeslutet skall ge motsvarande behörighet. Detsamma gäller i fråga om rätt att köra tyngre fordon i annan yrkesmässig trafik. Personbil och lätt lastbil får däremot föras i yrkesmässig trafik som inte avser personbefordran utan särskilt tillstånd redan från de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Regler härom har föreslagits i övergångsbestämmelserna till VTF, i vilken förordning kraven på körkort i yrkesmässig trafik i fortsättningen skall finnas enligt förslaget. I övergångsbestämmelserna till YTF bör tas in en erinran om dessa regler.

På de äldre trafik kort, som alltså fortfarande skall gälla, bör bestämmelserna om

register över trafik kort, återkallelse av trafik kort och skyldighet att medföra och uppvisa trafik kort fortfarande gälla. Dessa bestämmelser, vilka finns i 27 § 4—6 mom. YTF och till vilka är knuten en straffbestämmelse i 35 § som enligt förslaget skall utgå, bör följaktligen övergångsvis gälla för trafik korten. Om ett trafik kort förstörs eller förkommer eller undergår sådan förändring att det inte lämpligen kan användas bör körkort av den nya utformningen utfärdas. Detta kräver ansökan av innehavaren. En bestämmelse härom bör tas in i övergångsbestämmelserna.

Ändrar innehavare av trafik kort namn skall, som påpekas vid övergångsbestämmelserna till VTF, körkortet bytas ut mot ett av den nya utformningen genom förnyelse. Trafik kortet behövs då ej längre och någon regel om duplettrafik kort föreslås alltså ej för detta fall.

Bilaga 1

Nuvarande formulär för körkort

Litt.1) Nr2)	Plats för fotografi
KÖRKORT	
för3), utfärdat för.....4)	
Född den 5)	
..... den / 19.....	Plats för beläggningsstämpel
6)	Stämpel..... kronor
.....
.....
.....

Anvisningar:

- 1) Länets bokstavsbezeichnung enligt 10 § 3 mom. vägtrafikförordningen.
- 2) Körkortets nummer i länsstyrelsens körkortsregister.
- 3) Bil resp. motorcykel eller traktor.
- 4) Körkortshavarens namn.
- 5) I erforderliga fall upptages här:
 - a) anteckning om att körkortet intill den dag, då innehavaren fyller 18 år, endast gäller för lätt motorcykel och traktor;
 - b) särskilda föreskrifter, som meddelats vid körkortets utfärdande, eller, om dessa föreskrifter av utrymmesskäl ej lämpligen kunna angivas fullständigt, erinran om att särskilda föreskrifter meddelats.
- 6) För införande av ändrat namn m.m.

Körkort skall vara av lämpligt kartongpapper eller av papper fodrat med linneväv eller annat lämpligt material. Kortet skall kunna hopvikas på mitten. Mått omkring 12x13 cm.

Nuvarande formulär för turistikörkort

Nr 1)

TURISTKÖRKORT
(Jämlikt 37 § 2 mom. vägtrafikförordningen.)

För BIL MOTORCYKEL 2), utfärdat för

.....

.....

född hemmahörande i

Kortet gäller för ETT ÅR från och med denna dag.

..... den/..... 19

På tjänstens vägnar:

.....3)

Stämpel kr. 8:—
Lösen kr. 2:—

Summa kr. 10:—

Detta körkort skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Anvisningar:

- 1) Körkortets nummer i polismyndighetens register över turistikörkort
- 2) Det ej tillämpliga överstrykes.
- 3) Namnunderskrift och stämpel.

Turistikörkort skall vara av lämpligt kartongpapper och kunna hopvikas på mitten.
Mått omkring 12x13 cm.

Bilaga 4 Prognos över antalet körkortsinnehavare m. m.

1. Antalet körkortsinnehavare år 1968

I mars—april 1968 utförde statistiska centralbyråns utredningsinstitut på uppdrag av Sveriges Radio en postenkätundersökning med syfte att bl. a. kartlägga allmänhetens intresse för olika radioprogram. Undersökningen omfattade även tilläggsfrågor för statens trafiksäkerhetsverks räkning beträffande körkortsinnehav.

Undersökningen baserades på ett urval omfattande drygt 10 000 slumpmässigt utvalda personer som enligt 1968 års mantalslängder var bosatta i Sverige och födda åren 1888—1954.

Med ledning av nämnda urvalsundersökning och befolkningsfördelningen enligt en inom statistiska centralbyrån utarbetad befolkningsprojektion har beräknats det totala antalet svenska körkortsinnehavare vid ingången av år 1968.

I tabellerna 1—3 anges nämnda antal uppdelat efter innehavarens ålder.

2. Antalet körkortsinnehavare vid början av år 1980

Beräkningarna rörande körkortsbeståndets utveckling har baserats på det på grund av enkäten beräknade antalet körkortsinnehavare år 1968. Några undersökningar rörande körkortsbeståndets utveckling före år 1968 har ej gjorts.

Mot bakgrunden av att någon egentlig

stödinformation, som skulle underlätta en beräkning av antalet körkortsinnehavare år 1980, inte föreligger har det ansetts nödvändigt att bedöma körkortsbeståndets utveckling utifrån olika antaganden som leder till tre tänkbara utvecklingsalternativ.

Dessa tre beräkningar — prognoser — baseras på nedan angivna förutsättningar:

1. Prognosperioden avser tidsintervallen mellan ingången av år 1968 och ingången av år 1980.
2. Prognosen avser innehavare av körkort av alla slag.
3. Beräkningarna baseras på en inom statistiska centralbyrån utarbetad befolkningsprojektion som sträcker sig fram till år 1980. I den använda projektionen har en årlig nettoimmigration omfattande 10 000 individer inkalkylerats.

Nedan presenteras de olika prognosalternativen samt gjorda antaganden.

Prognosalternativ 1

I detta alternativ räknas med att nuvarande körkortsinnehavare under prognosperioden förskjuts automatiskt upp på åldersskalan och lämnar plats för nya årskullar potentiella körkortsinnehavare. Av de årsklasser som under prognosperioden uppnår körkortsåldern antas lika stor procentuell andel bli körkortsinnehavare som vid undersökningstillfället år 1968.

I tabell 1 nedan presenterade beräkningar omfattar innehavare av svenska körkort

Tabell 1. Beräknat bestånd av körkortsinnehavare enligt prognosalternativ 1

Körkortsinnehavarnas ålder	Folkmängden i början av år 1968 (1 000-tal)	Antal körkortsinnehavare i % av folkmängden	Antal körkortsinnehavare i början av år 1968 (1 000-tal)	Folkmängden i början av år 1980 (1 000-tal)	Antal körkortsinnehavare i % av folkmängden	Antal körkortsinnehavare i början av år 1980 (1 000-tal)
15—17	332	4	13	345	4	14
18—27	1 234	71	876	1 087	71	772
28—37	922	70	645	1 281	71	910
38—47	1 031	63	650	941	70	659
48—57	1 025	53	543	944	64	604
58—67	893	38	339	955	55	525
68—77	558	20	112	710	42	298
78—w	244	4	10	320	24	77
Summa	6 239	51	3 188	6 583	59	3 859
Tillkommer utvandrare			70			170
Totalt			3 258			4 029

som utvandrat eller kan beräknas utvandra under prognosperioden. Vid en bedömning av det totala antalet innehavare av svenska körkort måste även dessa inräknas.

Enligt en överslagsberäkning avseende förhållandena vid ingången av år 1968 uppgick antalet svenska körkortsinnehavare bosatta utomlands till 70 000. Vid prognosperiodens slut har detta antal beräknats till 170 000.

Prognosalternativ 1 kan med fog sägas vara ett minimalalternativ. Ökningen av antalet körkortsinnehavare kan betraktas som automatisk och innebär i princip att nuvarande benägenhet att skaffa körkort består under hela prognosperioden.

Prognosen visar att totala antalet körkortsinnehavare under den 12-åriga prognosperioden fram till början av år 1980 ökar sammanlagt med 771 000 personer (inklusive utvandrare) eller med 64 000 i medeltal per år.

Prognosalternativ 2

I detta alternativ antas att utöver den automatiska ökningen enligt alternativ 1 sker även en ökning i benägenheten att skaffa körkort. Den ökning av frekvensen som antas ske framgår av nedanstående tablå.

Körkortsinnehavarnas ålder	Tillväxt av körkortsinnehavare i % av hela folkmängden i resp. åldersklass	
	För hela prognosperioden	I medeltal per år
15—17	—	—
18—27	12	1
28—37	12	1
38—47	12	1
48—57	6	0,5
58—67	3	0,25
68—77	—	—
78—w	—	—

Liksom i alternativ 1 har här räknats med de utvandrare som erhåller svenskt körkort.

Såsom framgår av tabell 2 sker en tillväxt av antalet körkortsinnehavare under prognosperioden från 3 258 000 personer (inklusive utvandrare) till 4 516 000, eller 105 000 i medeltal per år.

Prognosalternativ 3

I detta alternativ antas att, utöver den automatiska ökningen av antalet körkortsinnehavare enligt alternativ 1, det liksom i alternativ 2 även sker en ökning av benägenheten att skaffa körkort. Denna ökning

Tabell 2. Beräknat bestånd av körkortsinnehavare enligt prognosalternativ 2

Körkortsinnehavarnas ålder	Folkmängden i början av år 1968 (1 000-tal)	Antal körkortsinnehavare i % av folkmängden	Antal körkortsinnehavare i början av år 1968 (1 000-tal)	Folkmängden i början av år 1980 (1 000-tal)	Antal körkortsinnehavare i % av folkmängden	Antal körkortsinnehavare i början av år 1980 (1 000-tal)
15—17	332	4	13	345	4	14
18—27	1 234	71	876	1 087	83	902
28—37	922	70	645	1 281	83	1 063
38—47	1 031	63	650	941	82	772
48—57	1 025	53	543	944	70	661
58—67	893	38	339	955	58	554
68—77	558	20	112	710	42	298
78—w	244	4	10	320	24	77
Summa	6 239	51	3 188	6 583	66	4 341
Tillkommer utvandrare			70			175
Totalt			3 258			4 516

Tabell 3. Beräknat bestånd av körkortsinnehavare enligt prognosalternativ 3

Körkortsinnehavarnas ålder	Folkmängden i början av år 1968 (1 000-tal)	Antal körkortsinnehavare i % av folkmängden	Antal körkortsinnehavare i början av år 1968 (1 000-tal)	Folkmängden i början av år 1980 (1 000-tal)	Antal körkortsinnehavare i % av folkmängden	Antal körkortsinnehavare i början av år 1980 (1 000-tal)
15—17	332	4	13	345	4	14
18—27	1 234	71	876	1 087	95	1 033
28—37	922	70	645	1 281	95	1 217
38—47	1 031	63	650	941	88	828
48—57	1 025	53	543	944	76	717
58—67	893	38	339	955	61	583
68—77	558	20	112	710	42	298
78—w	244	4	10	320	24	77
Summa	6 239	51	3 188	6 583	72	4 767
Tillkommer utvandrare			70			180
Totalt			3 258			4 947

är dock starkare än i alternativ 2 och framgår av nedanstående tablå.

Körkortsinnehavarens ålder	Tillväxt av körkortsinnehavare i % av totala folkmängden i resp. åldersklass	
	För hela prognosperioden	I medeltal per år
15—17	—	—
18—27	24	2
28—37	24	2
38—47	18	1,5
48—57	15	1,25
58—67	3	0,25
68—77	—	—
78—w	—	—

Alternativ 3 kan betraktas som ett maximalalternativ på grund av det höga procentuella antalet körkortsinnehavare. Prognosen ger till resultat en total tillväxt under prognostiden som uppgår till 1,689 miljoner körkortsinnehavare (inklusive utvandrare) eller 141 000 i medeltal per år.

3. Antalet per år utfärdade körkort under prognosperioden

För att få ett mått på det antal körkort som årligen behöver tillverkas räcker det inte, såsom i föregående avsnitt gjorts, med att fastställa storleken av nettotillväxten. Det bör påpekas att denna tillväxt är ett resultat av alla ändringar — såväl i det befintliga körkortsbeståndet år 1968 som i det bestånd som under prognosperioden läggs till antalet körkortsinnehavare. Självfallet bör vid bedömning av resursbehovet för körkortstillverkning m. m. beaktas att ca 30 000 körkortsinnehavare avlider¹ i genomsnitt per år under prognosperioden och ersätts av nya körkortsinnehavare. Dessutom bör räknas med en inre rörlighet i körkortsbeståndet. Den totala mängden körkort som i medeltal måste tillverkas per år under prognosperioden anges i nedanstående sammanställning.

	Progn. alt. 1	Progn. alt. 2	Progn. alt. 3
1. Nettoökning enl. prognoserna	64 000	105 000	141 000
2. Nya körkort som ersätter avlidnas körkort	30 000	30 000	30 000
3. Nya körkort som ersätter återkallelser (vid nuvarande återkallelsefrekvens)	10 000	11 000	12 000
4. Nya körkort för högre behörighet	19 000	20 000	21 000
5. Nya körkort vid namnbyte och vid förlust av eller skada på tidigare körkort m. m.	57 000	60 000	63 000
Summa (avrundat till närmaste 10 000-tal)	180 000	230 000	270 000

Det bör framhållas att sakunderlaget för de ovan presenterade beräkningarna i stor utsträckning är bristfälligt. Resultaten bör därför användas med försiktighet och betraktas som relativt grova riktvärden.

¹ Beräkningen baserar på dödsriskerna under åren 1950—1959.

Bilaga 5 Utdrag ur¹ 1968 års konvention om vägtrafik

Kapitel IV

FÖRARE AV MOTORFORDON

Artikel 41

Giltighet av körkort

1. Avtalsslutande parter skall godtaga:

(a) nationellt körkort utfärdat på deras nationella språk eller på ett av deras nationella språk eller körkort som ej utfärdats på sådant språk men till vilket är fogat bestyrkt översättning;

(b) nationellt körkort som motsvarar bestämmelserna i annex 6 till denna konvention; och

(c) internationellt körkort som motsvarar bestämmelserna i annex 7 till denna konvention

som giltigt för färd i deras territorier med fordon tillhörande någon av de kategorier körkortet omfattar, förutsatt att körkortet fortfarande gäller och att det utfärdats av annan avtalsslutande part eller dess delstat eller av sammanslutning som vederbörligen bemyndigats därtill av denna andra avtalsslutande part. Bestämmelserna i denna paragraf gäller icke tillstånd för övningskörning.

2. Oavsett bestämmelserna i föregående paragraf gäller följande:

(a) När körkortets giltighet enligt särskild påskrift beror av villkor att inneha-

varen skall begagna vissa hjälpmedel eller att fordonet skall vara utrustat på visst sätt med hänsyn till förarens invaliditet, skall körkortet icke godtagas som giltigt om dessa villkor ej är uppfyllda.

(b) Avtalsslutande parter får vägra godkänna giltigheten inom sina territorier av körkort som innehas av personer vilka icke fyllt aderton år.

(c) Avtalsslutande parter får vägra godkänna körkort som giltiga inom sina territorier för färd med motorfordon eller fordonskombinationer tillhörande någon av kategorierna C, D och E enligt annexen 6 och 7 till denna konvention, om körkortet innehas av personer vilka icke fyllt tjuguetta år.

3. Avtalsslutande parter förbinder sig att vidtaga sådana åtgärder som kan finnas nödvändiga för att säkerställa, att nationella och internationella körkort som sägs i paragraf 1, punkterna (a), (b) och (c), i denna artikel icke utfärdas inom deras territorier utan rimlig garanti för förarens skicklighet och för hans lämplighet fysiskt sett.

4. För tillämpningen av paragraf 1 och paragraf 2, punkt (c), i denna artikel gäller följande:

(a) Motorfordon i kategori B enligt annexen 6 och 7 till denna konvention kan vara sammankopplat med ett lätt släpfor-

¹ Översättningen är inte officiell.

don,¹ det kan också vara sammankopplat med ett släpfordon, vars tillåtna maximivikt överstiger 750 kg (1 650 lb) men ej motorfordonets olastade vikt, om fordonens sammanlagda tillåtna maximivikter ej överstiger 3 500 kg (7 700 lb).

(b) Motorfordon i kategori C eller D enligt annexen 6 och 7 till denna konvention kan vara sammankopplat med ett lätt släpfordon utan att den kombination som bildas upphör att tillhöra kategori C eller D.

5. Internationellt körkort skall utfärdas endast till den som innehar nationellt körkort, utfärdat på de minimivillkor som anges i denna konvention. Det skall icke gälla efter det att motsvarande nationella körkort upphört att gälla och numret på det nationella körkortet skall anges på det internationella körkortet.

6. Bestämmelserna i denna artikel skall ej innebära skyldighet för avtalsslutande parter

(a) att godkänna giltigheten av nationella eller internationella körkort utfärdade inom annan avtalsslutande parts territorium för personer, som hade sitt normala hemvist inom deras egna territorier vid tiden för utfärdandet eller vilkas normala hemvist flyttats till deras territorier efter utfärdandet; eller

(b) att godkänna giltigheten av nämnda körkort för förare, vilka vid tiden för utfärdandet icke hade sitt normala hemvist inom det territorium där körkortet utfärdades eller vilka efter utfärdandet flyttat sitt hemvist till annat territorium.

Artikel 42

Upphävande av körkorts giltighet

1. Avtalsslutande parter eller delstater under dem kan återkalla förarens rätt att använda sitt nationella eller internationella körkort inom deras territorier, om föraren där gör sig skyldig till förseelse som enligt deras lagstiftning medför förlust av körkort. I sådant fall får den behöriga myndighet under avtalsslutande part eller dess delstat som återkallar rätten att använda körkortet:

(a) omhändertaga körkortet till dess återkallelsetiden löper ut eller till dess innehavaren lämnar territoriet, om det sker tidigare;

(b) underrätta den myndighet som utfärdat körkortet eller på vars vägnar körkortet utfärdats om återkallelsen av rätten att använda det;

(c) såvitt avser internationellt körkort anteckna på därför avsedd plats att körkortet icke längre gäller inom dess territorier;

(d) om förfarandet enligt punkt (a) i denna paragraf icke tillämpats begära, i samband med underrättelse enligt punkt (b), att den myndighet som utfärdat körkortet eller på vars vägnar körkortet utfärdats delger vederbörande det beslut som meddelats såvitt angår honom.

2. Avtalsslutande parter skall vinnlägga sig om att tillkännage beslut som meddelats dem i enlighet med bestämmelserna i paragraf 1, punkt (d), i denna artikel för de personer som beröres av besluten.

3. Avtalsslutande parter eller delstater under dem skall icke genom någon bestämmelse i denna konvention anses betagna rätten att hindra förare med nationellt eller internationellt körkort att köra, om det är uppenbart eller bevisat att hans tillstånd är sådant att han icke är i stånd att köra säkert eller om rätten att köra återkallats i den stat där han har sitt normala hemvist.

Artikel 43

Övergångsbestämmelser

Internationella körkort som överensstämmer med bestämmelserna i konventionen om vägtrafik, undertecknad i Genève den 19 september 1949, och som utfärdats inom fem år från dagen för ikraftträdandet av förevarande konvention i enlighet med artikel 47, paragraf 1, skall såvitt gäller tillämpningen av artiklarna 41 och 42 i denna konvention behandlas som internationellt körkort enligt denna konvention.

¹ Med lätt släpfordon avses enligt konventionens artikel 1 (s) släpfordon med totalvikt av högst 750 kg.

ANNEX 6

Nationellt körkort

1. Nationellt körkort skall bestå antingen av ett ark i format A 7 (74 × 105 mm — 2,91 × 4,13 tum), eller ett dubbelt (148 × 105 mm — 5,82 × 4,13 tum) eller ett tredubbelt (222 × 105 mm — 8,78 × 4,13 tum) ark som kan vikas till förstnämnda format. Färgen skall vara skär.

2. Körkortet skall tryckas på det eller de språk som bestäms av den myndighet som utfärdar körkortet eller som är behörig att utfärda det; det skall emellertid ha titeln "permis de conduire" på franska med eller utan samma titel på andra språk.

3. Handskriven eller maskinskriven text på körkortet skall antingen skrivas enbart med latinska bokstäver eller engelsk kursivskrift, eller upprepas i denna form.

4. Två av körkortets sidor skall motsvara modellsidorna nr 1 och 2 nedan. Förutsatt att inga ändringar har gjorts i definitionerna av kategori A, B, C, D och E enligt artikel 41, paragraf 4, i denna konvention eller i bokstavsbezeichnungarna, eller i innehållet i de uppgifter som avser innehavarens identitet, skall denna bestämmelse anses uppfylld även om avvikelser görs från dessa modeller i detaljer. Särskilt nationella körkort som överensstämmer med modellen till annex 9 i den vägtrafikkonvention som upprättats i Genève den 19 september 1949 skall anses uppfylla bestämmelserna i detta annex.

5. Det är en fråga för nationell lagstiftning att bestämma om modellsida nr 3 skall tas med i körkortet och om körkortet skall innehålla ytterligare uppgifter; om ett utrymme reserveras för adressändringar, skall detta, utom på körkort utformade i enlighet med modellen i annex 9 i 1949 års konvention, vara överst på baksidan av körkortets sida 3.

Noter 1—11 gäller sidan 170

- ¹ På modeller med en vikning (om körkortet är vikt så att första sidan ej är en modellsida) och på modeller med två vikningar, kan denna text placeras på första sidan.
- ² Ange statens namn eller nationalitetsmärke som anges i annex 3 till denna konvention. Not 1 ovan gäller också denna rubrik.
- ³ Faderns eller makes namn kan anges här.
- ⁴ Om födelsedatum är okänt ange ungefärlig ålder vid utfärdandet.
- ⁵ Om födelseorten är okänd, lämna utrymmet tomt.
- ⁶ "Eller tumavtryck". Underskriften eller tumavtrycket, och utrymmet härför, kan utelämnas.
- ⁷ Denna uppgift är valfri på körkort som omfattar modellsida nr 3.
- ⁸ Underskrift och/eller sigill eller stämpel av den myndighet som utfärdar körkortet eller av den sammanslutning som bemyndigats därtill. På modeller med en vikning (om körkortet är vikt så att första sidan inte är modellsida) och på modeller med två vikningar, kan sigillet eller stämpeln placeras på första sidan.
- ⁹ Sigill eller stämpel av den myndighet som utfärdat körkortet, och, om det behövs, datum när sigillet eller stämpeln anbringades. Sigillet eller stämpeln skall anbringas i den högra kolumnen på modellsida nr 2, vid definitionerna av fordonskategori, och endast bredvid de fordonskategorier för vilka körkortet gäller; samma bestämmelser gäller de uppgifter om förlängning, som skall anges i högra kolumnen på modellsida nr 3. Avtalslutande stater må, i stället för att anbringa ett sigill eller en stämpel i högra kolumnen på modellsida nr 2, under en ny punkt 8: "Kategorier", på modellsida nr 1, ange bokstaven eller bokstäverna för den eller de kategorier körkortet gäller och en asterisk för varje kategori som körkortet inte gäller för (t. ex. "8. Kategori A, B***").
- ¹⁰ Utrymme reserverat för andra fordonskategorier som bestäms i nationell lagstiftning.
- ¹¹ Utrymme för eventuella ytterligare anmärkningar av behörig myndighet i den utfärdande staten, inklusive särskilda villkor för användandet (t. ex. "Måste bära korrigeringsglas", "Gäller endast för fordon nr...", "Fordon måste vara utrustat så att det kan föras av enbent person"). I det fall som anges i andra stycket av not 9 ovan, bör dessa ytterligare anmärkningar helst anges på modellsida nr 1.
Andra uppgifter kan anges på andra sidor än modellsidor.

KÖRKORT¹ PERMIS DE CONDUIRE¹

1. Efternamn
2. Förnamn²
3. Födelsedatum⁴ och födelseort⁵
4. Adress

Fotografi
35 × 45 mm
(1,37 × 1,75
tum)

Innehavarens underskrift⁶

5. Utfärdat av
6. I
7. Gäller till'

Nr

Underskrift etc.⁸

Kategori av fordon för vilket körkortet gäller

A	Motorcyklar	•	Giltigt till: den.....	Förnyat till: den.....
B	Motorfordon som ej tillhör kategori A och vars tillåtna maximivikt ej överstiger 3 500 kg och som ej har fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen	•	Giltigt till: den.....	Förnyat till: den.....
C	Motorfordon som användes för gods-transport, vilkas tillåtna maximivikt överstiger 3 500 kg (7 700 lb)	•	Giltigt till: den.....	Förnyat till: den.....
D	Motorfordon som användes för persontransport och som har fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen	•	Giltigt till: den.....	Förnyat till: den.....
E	Fordonskombination där dragfordonet men ej kombinationen tillhör kategori eller kategorier som föraren har tillstånd att föra	•	Giltigt till: den.....	Förnyat till: den.....
		10		
	11			

**Förslag till
Kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648)**

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikförordningen (1951: 648),¹
dels att 29 § 5 mom. skall upphöra att gälla,
dels att 1 § 3 mom., 29 § 1—3 mom., 30 § 1 mom., 31 § 1, 3, 4 och 6 mom., 32 § 1—5 mom., 33 § 1, 2, 5 och 8 mom., 35 §, 37 §, 66 § 2 mom., 69 § och 76 § skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

3 mom. För motorfordon ————— 400 kilogram.
Bilar hänföras ————— av bil.

Lastbilar indelas i
lätt lastbil: lastbil med totalvikt av högst
3 500 kilogram;
tung lastbil: lastbil med totalvikt över
3 500 kilogram.

Motorcyklar indelas ————— överstiger 125 kubikcentimeter.

29 §.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul försedd traktor får föras endast av den, som genom *körkort*, utfärdat av *länsstyrelse*, är berättigad att föra fordonet. Vad sålunda stadgas skall beträffande traktor gälla endast för färd på väg.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul försedd traktor får föras endast av den, som genom körkort, utfärdat *enligt denna förordning*, är berättigad att föra fordonet. Vad sålunda stadgas skall beträffande traktor, *som icke utgöres av ombyggd bil*, gälla endast för färd på väg.

¹ Förordningen omtryckt 1967: 856.
Senaste lydelse av
1 § 3 mom. 1968: 13;
30 § 1 mom. 1969: 683.

Utan hinder av vad nyss sagts må traktor tillfälligt föras kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

2 mom. Körkort utfärdas för bil, för motorcykel eller för traktor samt gäller för färd i hela riket.

Utan hinder av vad nyss sagts må traktor, som icke utgöres av ombyggd bil, tillfälligt föras kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

2 mom. Körkort för motorfordon finnas i sju klasser med följande beteckningar och medförande den rätt för innehavaren att föra fordon som för varje klass angives nedan:

klass A: motorcykel;

klass AB: personbil och lätt lastbil, dock ej i yrkesmässig trafik för personbefordran, för vilken tillstånd kräves enligt förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m., och ej heller med tillkopplat släpfordon, vars totalvikt överstiger 750 kilogram eller — om fordonens i fordonståget sammanlagda totalvikt är högst 3 500 kilogram — 1 500 kilogram, samt motorcykel;

klass AB TAXI: personbil och lätt lastbil, även i sådan yrkesmässig trafik som nyss nämnts men ej med annat tillkopplat släpfordon än sådant, som innehavare av körkort klass AB äger föra, samt motorcykel;

klass ABE: personbil och lätt lastbil, även med tillkopplat släpfordon, oavsett dess totalvikt, men ej i yrkesmässig trafik för personbefordran, samt motorcykel;

klass ABE TAXI: personbil och lätt lastbil, även i yrkesmässig trafik för personbefordran eller med tillkopplat släpfordon, oavsett dess totalvikt, samt motorcykel;

klass ABCE: annat motorfordon än buss, även i yrkesmässig trafik för personbefordran eller med tillkopplat släpfordon, oavsett dettas vikt;

klass ABCDE: motorfordon av alla slag, även i yrkesmässig trafik för personbefordran eller med tillkopplat släpfordon, oavsett dettas vikt.

Körkort för bil berättigar även till förande av motorcykel och traktor. Körkort för motorcykel gäller även för traktor.

(1 § andra stycket YTF: Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i till-

Körkort för motorfordon gäller även för traktor; utgöres traktorn av ombyggd bil, gälla dock samma krav på körkort som om fordonet icke ombyggt. Körkort klass A eller AB gäller icke för förande av traktor-

lämpliga delar gälla jämväl i avseende å traktortåg.)

(27 § 1 mom. andra stycket andra punkten YTF: Med omnibus avses här jämväl annan automobil med ett eller flera tillkopplade släpfordon, därest fordonen äro byggda för befordran av tillhoppa flera än åtta personer utöver föraren.)

3 mom. Körkort må meddelas för bil endast den, som fyllt 18 år, och för motorcykel eller för traktor endast den, som fyllt 16 år. Körkort för traktor må dock, om särskilda skäl därtill äro, även meddelas den, som fyllt 15 år.

Körkort för motorcykel gäller, om innehavaren icke fyllt 18 år, endast för lätt motorcykel och traktor.

5 mom. Den, som har till yrke att för annans räkning framföra buss eller sådan lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, eller utryckningsfordon, skall, därest Kungl. Maj:t så förordnar, innehava sådant särskilt tillstånd (trafikkort), som avses i 27 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

30 §.

1 mom. Den, som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med motorfordon, må, utan hinder av att han icke innehar körkort, föra sådant fordon vid övningskörning under förutsättning

1. att han fyllt 18 år eller, om körningen sker med lätt motorcykel, 16 år;

tåg i yrkesmässig trafik, för vilken tillstånd kräves enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Körkort finnes vidare för traktor. Körkort för traktor gäller icke för traktor, som utgöres av ombyggd bil, och ej heller för förande av traktortåg i sådan yrkesmässig trafik som anges i andra stycket.

Med buss avses vid tillämpningen av detta moment även fordonståg, i vilket fordonen äro byggda för befordran av sammanlagt flera än åtta personer utöver föraren; i fråga om traktortåg gäller detta dock endast, när traktortåget föres i sådan yrkesmässig trafik som anges i andra stycket.

3 mom. För erhållande av körkort för motorfordon gälla följande nedre åldersgränser, nämligen för körkort

klass A 16 år;

klass AB 18 år;

klass AB TAXI, ABE, ABE TAXI och ABCE 19 år;

klass ABCDE 21 år.

Körkort för motorcykel (klass A) gäller icke för tung motorcykel, förrän innehavaren fyllt 18 år.

Körkort för traktor får utfärdas för den, som fyllt 16 år, eller, om särskilda skäl föreligga, 15 år.

Utgår.

1 mom. Den, som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med motorfordon, må föra sådant fordon vid övningskörning utan hinder av att han saknar körkort eller att hans körkort icke omfattar motorfordonet, under förutsättning

1. att han uppnått följande ålder, nämligen för övningskörning med

a. lätt motorcykel 16 år;

2. att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och sedan minst tre år innehar körkort för fordon av det slag, bil eller motorcykel, körningen avser, samt har vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon; *samt*

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida eller körningen äger rum inom körgård, som är godkänd av statens trafiksäkerhetsverk, och sker i enlighet med av verket meddelade föreskrifter.

Den, vars körkort återkallats eller omhändertagits av därtill behörig myndighet, äger ej föra motorfordon under övningskörning annorledes än vid trafikskola, varom i 36 § förmåles.

Den, som har ----- sådan körning.

31 §.

1 mom. Den, som ----- dylika prov.

Vid anmälan till förarprov skall sökanden förete

a) *åldersbevis*, upptagande jämväl sökandens personnummer; dock att annan tillförlitlig utredning om sökandens fullständiga namn och födelsetid må kunna godtagas, om sökanden icke är kyrkobokförd i riket;

b) av läkare enligt formulär, som *Konungen* fastställer, och inom *tre* månader före anmälningen utfärdat intyg, innefattande redovisning av sökandens hälsotill-

b. *personbil eller lätt lastbil 17 år 9 månader*;

c. *tung motorcykel eller tung lastbil 18 år*; och

d. *buss 20 år*;

2. att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och sedan minst tre år innehar körkort för fordon av det slag körningen avser, samt har vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon;

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida eller körningen äger rum inom körgård, som är godkänd av statens trafiksäkerhetsverk, och sker i enlighet med av verket meddelade föreskrifter; *samt*

4. att, såvitt angår körning med fordon, som icke omfattas av körkort klass AB, han innehar körkort för bil eller inom tre år före övningskörningen innehaft körkort, som omfattade fordon av det slag, med vilket övningskörningen äger rum.

Den, vars körkort återkallats eller omhändertagits av därtill behörig myndighet, äger ej föra motorfordon under övningskörning annorledes än vid trafikskola, varom i 36 § förmåles, eller, med iakttagande av de föreskrifter trafiksäkerhetsverket meddelat, i annan utbildning, som verket godkänt för ändamålet.

Vid anmälan till förarprov skall sökanden förete

a) *personbevis*, upptagande jämväl sökandens personnummer; dock att annan tillförlitlig utredning om sökandens fullständiga namn, födelsetid och *personnummer* må kunna godtagas, om sökanden icke är kyrkobokförd i riket;

b) av läkare enligt formulär, som *socialstyrelsen* fastställer *efter samråd med trafiksäkerhetsverket*, och inom *sex* månader före anmälningen utfärdat intyg, innefattande

stånd samt utlåtande, i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är;

c) välliknande fotografi av sökanden, så beskaffat, att det lämpligen kan anbringas på körkortet; och skall fotografiet på baksidan vara av den läkare, som utfärdat det under b) omförmälda intyget, försett med påskrift, upptagande sökandens namn, datum för intyget och läkarens namnteckning; samt

d) om provet skall avse bil eller motorcykel, bevis om förarutbildning, utfärdat av den, som meddelat denna.

(27 § 2 mom. andra stycket 3. och tredje stycket YTF: se s. 188 f.)

Om förarprovet skall avse bil eller motorcykel, skall erforderlig synskärpa anses föreligga, därest med eller utan glasögon antingen synskärpan uppgår till minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra eller ock, om synskärpan på ett öga är mindre än 0,3 eller synen på ögat helt sak-

tande redovisning av sökandens hälsotillstånd samt utlåtande, i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är;

c) om provet skall avse motorfordon, välliknande fotografi av sökanden, vilket på baksidan skall vara av den läkare, som utfärdat det under b) omförmälda intyget, försett med påskrift, upptagande sökandens namn och personnummer, datum för intyget samt läkarens namnteckning;

d) om provet skall avse motorfordon, bevis om förarutbildning, utfärdat av den, som meddelat denna, enligt formulär, som trafiksäkerhetsverket fastställer; samt

e) om provet skall avse annat körkort för motorfordon än klass A eller AB, dels körkort för bil för sökanden, dels antingen intyg av polismyndighet eller två trovärdiga personer, utfärdat inom tre månader före anmälan enligt formulär, som trafiksäkerhetsverket fastställer, och utvisande att sökanden under de senaste tolv månaderna fört bil i sådan omfattning och under sådana förhållanden att han kan antagas äga den erfarenhet och körvana som krävs för det avsedda körkortet, eller bevis, likaledes enligt formulär, som trafiksäkerhetsverket fastställer, om särskild körutbildning, som trafiksäkerhetsverket funnit kunna antagas medföra sådan erfarenhet och körvana och som avslutats inom tre månader före provet; dock kräves varken körkort, intyg eller bevis, om sökanden haft körkort av den klass, som provet skall avse, och mindre än tre år förflutit från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon framtogs honom.

Om förarprovet skall avse annat körkort för motorfordon än klass ABCDE, skall erforderlig synskärpa anses föreligga, därest med eller utan glasögon antingen synskärpan uppgår till minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra eller ock, om synskärpan på ett öga är mindre än 0,3 el-

nas, synskärpan på det andra ögat uppgår till minst 0,8 samt nedsättningen eller förlusten av synen på det sämre ögat bestått mer än ett år. Hörsel förmågan skall anses tillräcklig, *därest* åtminstone på det ena örat vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd.

ler synen på ögat helt saknas, synskärpan på det andra ögat uppgår till minst 0,8 samt nedsättningen eller förlusten av synen på det sämre ögat bestått mer än ett år.

(Jämför fjärde stycket.)

Om provet skall avse körkort klass ABCDE, skall erforderlig synskärpa anses föreligga, därest med eller utan glasögon synskärpan uppgår till minst 1,0 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra eller till minst 0,9 på det ena ögat och minst 0,4 på det andra eller till minst 0,8 på det ena ögat och minst 0,5 på det andra eller till minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,6 på det andra. Närsynthet eller manifest översynthet får dock ej överstiga tre dioptrier, ej heller får totalastigmatismen på något öga eller brytningsolikheten mellan ögonen överstiga två dioptrier. Vidare fordras för sådant körkort normalt färgsinne.

Hörsel förmågan skall anses tillräcklig, om vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd på åtminstone det ena örat, när fråga är om körkort klass A eller AB, och på vardera örat, när provet avser annat körkort för motorfordon.

Om provet — — — — — 1 meters avstånd.

3 mom. Förarprov för bil eller motorcykel må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt skriftligt och muntligt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) äga för brukandet erforderlig kunskaper om det slag av motorfordon, varom fråga är;

3 mom. Förarprov, som avser körkort för motorfordon, må godkännas endast om sökanden efter förhör samt prövning vid körning under olika trafikförhållanden befinnes

a) äga erforderliga insikter om motorfordonstrafikens utveckling, om trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, om trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt om vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken;

b) hava tillräckliga kunskaper om gällande trafikföreskrifter och förmåga att tillämpa kunskaperna samt hava tillräcklig kännedom om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som sjukdom, uttröttnings- och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker, medföra på den mänskliga organismen;

c) hava nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen;

d) äga kunskaper om de särskilda risker, som äro förenade med omkörning, färd över järnvägs korsning, passerande av barn som uppehåller sig på eller invid vägen, körning under mörker, vid halt väglag eller under andra mera svårbemästrade eller farofyllda trafikförhållanden samt om det körsätt, som förare i olika situationer har att tillämpa för att undgå olyckor; samt

e) hava sådana kunskaper om trafikolyckornas omfattning, orsaker och karaktär samt sådana insikter i övrigt, att sökanden kan antagas förstå nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken.

4 mom. Förarprov för traktor må godkännas, om sökanden efter *skriftligt och muntligt* förhör befinnes äga sådana insikter, som i 3 mom. c) sägs.

6 mom. Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motordrivet fordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov gäller vad Konungen förordnar.

c) äga ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig eller, i fråga om körkort klass AB TAXI, ABE, ABE TAXI, ABCE eller ABCDE, god skicklighet att föra fordon, varom fråga är, i landsvägs- och gatutrafik samt hava för brukandet erforderlig kunskap om sådana fordon; ävensom

d) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig eller, i fråga om körkort klass AB TAXI, ABE, ABE TAXI, ABCE eller ABCDE, god sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

För godkännande av förarprov, som avser annat körkort för motorfordon än klass A eller AB, kräves dessutom att sökanden befinnes vara väl förtrogen med konstruktionen och verkningssättet hos fordon, som omfattas av det körkort, varom fråga är. För körkort klass ABE, ABE TAXI, ABCD eller ABCDE kräves därutöver att sökanden visar sig hava god insikt om de särskilda trafiksäkerhetsrisker, som äro förenade med förande av fordon med tillkopplat släpfordon.

4 mom. Förarprov för traktor må godkännas, om sökanden efter förhör befinnes äga sådana insikter och kunskaper, som avses i 3 mom. a) och b).

6 mom. Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motordrivet fordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov eller förete svenskt körkort gäller vad Konungen förordnar.

32 §.

1 mom. Ansökan om körkort göres hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden

1 mom. Ansökan om körkort ställes till länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden

den är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län, där han vistas.

är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, till länsstyrelsen i det län, där han vistas. *Ansökningen ingives till den, som har anställt förarprovet.*

Ansökan skall ----- erhållit körkort.

Vid ansökan skola fogas

Vid ansökan skola fogas

a) de i 31 § 1 mom. a—c) nämnda handlingarna;

a) de i 31 § 1 mom. *andra stycket a—c)* nämnda handlingarna;

b) i 31 § 5 mom. angivet kompetensbevis, utfärdat inom tre månader före ansökningen;

b) i 31 § 5 mom. angivet kompetensbevis;

c) intyg, utfärdat ----- i riket.

Önskar någon, innan han undergår förarprov, påkalla länsstyrelsens prövning, huruvida hinder för *utfärdande* av körkort möter oavsett utgången av provet, *må han vid ansökningen foga allenast lämplighetsintyg* samt de handlingar i övrigt, som han åberopar. Finner länsstyrelsen att hinder ej möter med hänsyn till de ingivna handlingarnas innehåll eller vad som eljest är känt om sökanden, skall länsstyrelsen förelägga honom viss tid att inkomma med övriga i tredje stycket omförmälda handlingar vid äventyr att ansökningen eljest förklaras förfallen.

Önskar någon, innan han undergår förarprov, påkalla länsstyrelsens prövning, huruvida hinder för *erhållande* av körkort möter oavsett utgången av provet, (*förhandsbesked*) *skall han ingiva ansökan därom till länsstyrelsen. Vid ansökningen skall han foga läkarintyg, om denna gäller förhållande, som avses i 31 § 1 mom. andra stycket b), och lämplighetsintyg, om ansökningen rör förhållande, som avses i 32 § 1 mom. tredje stycket c),* samt de handlingar i övrigt, som han åberopar. Finner länsstyrelsen att hinder ej möter med hänsyn till de ingivna handlingarnas innehåll eller vad som eljest är känt om sökanden, skall länsstyrelsen lämna honom *förhandsbesked av innehåll att de omständigheter, som prövats, icke utgöra hinder för erhållande av körkort, under förutsättning att ansökan om körkort göres inom tid, som länsstyrelsen bestämmer.*

Om ansökan av den, som jämligt 31 § 6 mom. äger erhålla körkort utan att undergå förarprov, gäller vad Konungen förordnar.

Om ansökan av den, som enligt bestämmelser, meddelade med stöd av 31 § 6 mom., äger erhålla körkort utan att undergå förarprov eller förete svenskt körkort, gäller vad Konungen förordnar.

Innan lämplighetsintyg ----- två år.

Polismyndighet skall ----- i saken.

Framkommer anmärkning ----- att insändas.

Sökande är ----- två åren.

Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.

Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.

När kompetensbevis meddelats och samtliga övriga handlingar, som skola fogas vid ansökningen om körkort, inkommit till den, som anställt förarprovet, skall denne genast sända ansökningen med tillhörande hand-

2 mom. Efter prövning av de enligt 1 mom. ingivna handlingarna och den ytterligare utredning, som kan finnas erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökanden utfärda körkort. Vid prövningen skall särskilt beaktas, huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla körkort innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart, att sökanden ändock är att bedöma som en skötsam person. För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är, må körkort utfärdas allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

lingar till länsstyrelsen. Äro ansökningshandlingarna ej fullständiga, när tre månader förflutit från den dag, då kompetensbeviset meddelades, är ansökningen förfallen. Av sökandes ingivna handlingar skola i sådant fall genast återställas till denne med besked härom.

2 mom. Efter prövning av de handlingar, som avses i 1 mom., och den ytterligare utredning, som kan finnas erforderlig, äger länsstyrelsen besluta att körkort skall utfärdas för sökanden. Avser beslutet körkort för motorfordon, skall länsstyrelsen underätta trafiksäkerhetsverket, som har att utfärda körkortet i enlighet med länsstyrelsens beslut. Körkort för traktor utfärdas av länsstyrelsen. Vid prövningen skall särskilt beaktas, huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla körkort innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart, att sökanden ändock är att bedöma som en skötsam person. Lider sökanden av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är, må länsstyrelsen allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer, besluta att körkort skall utfärdas för honom.

Formulär till _____ av Konungen.

På körkort skall innehavarens födelsetid finnas angiven.

Utgår.

Då körkort för motorcykel utfärdas för person, som icke fyllt 18 år, skall på körkortet antecknas, att kortet intill den dag, då innehavaren uppnår nämnda ålder, endast gäller för lätt motorcykel och traktor.

Utgår.

Om sökanden _____ nödiga glasögon.

3 mom. Har körkort tilldelats någon, som förut innehar körkort av annat slag, åligger det honom att efter anmaning överlämna sistnämnda körkort till den länsstyrelse, som

3 mom. Körkort för motorfordon skall, efter ansökan av körkortsinnehavaren, förnyas vart tionde år.

Körkort skall, efter ansökan av körkorts-

utfärdat det nya kortet. Länsstyrelsen skall, om det tidigare körkortet utfärdats av annan länsstyrelse, underrätta denna om kortets återställande.

4 mom. Har körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos länsstyrelse, som utfärdat kortet, duplett-körkort med påteckning av ordet "duplett" utställas.

Vid dylik ansökan skall fogas fotografi av beskaftenhet, som i 31 § 1 mom. c) sägs; och skall fotografiet där sökandens identitet icke på annat sätt tillförlitligen styrkes, baktill vara försett med intyg av trovärdig person, att fotografiet föreställer sökanden. Ansökan skall, om körkortet förstörts eller förkommit, innehålla försäkran om förlusten av kortet. Finnes körkortet i behåll, skall detsamma bifogas ansökningen.

Skulle förlorat körkort komma tillrätta, skall ettdera kortet ofördröjligen återställas till länsstyrelsen.

5 mom. Ändrar innehavare av körkort namn, skall han inom tre veckor från det ändringen skedde göra anmälan därom hos den länsstyrelse, som utfärdat körkortet.

Länsstyrelsen skall, där så lämpligen kan ske, på körkortet införa det nya namnet el-

innehavaren, genast förnyas

a) om körkortet förstörts eller förkommit;

b) om körkortet undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas; eller

c) om innehavaren ändrar namn.

Finner länsstyrelse, att visst villkor bör gälla för körkort, som enligt länsstyrelsens beslut utfärdats utan sådant villkor, eller att villkor, som gäller för körkort, bör ändras eller upphävas, och föranleder beslutet ändring av texten i körkortet, skall länsstyrelsen förelägga körkortsinnehavaren att inom viss tid ansöka om förnyelse av körkortet i enlighet med förelägandet.

4 mom. Ansökan om förnyelse göres hos den länsstyrelse, som beslutat om körkortets utfärdande. Ansökan enligt 3 mom. andra stycket a) skall innehålla försäkran om förlusten av kortet. Ansökan enligt samma stycke c) skall göras inom tre veckor efter namnändringen. Beslutar länsstyrelsen att förnyelse av körkort för motorfordon skall ske, skall länsstyrelsen underrätta trafiksäkerhetsverket, som har att förnya körkortet i enlighet med länsstyrelsens beslut. Körkort för traktor förnyas av länsstyrelsen.

Vid ansökan om förnyelse av körkort för motorfordon skall fogas välliknande fotografi av körkortsinnehavaren.

5 mom. När körkort förnyas och när innehavare av körkort erhåller körkort av annan klass, skall det tidigare körkortet överlämnas till polismyndigheten eller, när fråga är om körkort för traktor, till den länsstyrelse, som utfärdat det. I fall som

ler ock utfärda duplettkörkort upptagande detsamma. I sistnämnda fall skall det tidigare utfärdade körkortet överlämnas till länsstyrelsen.

avses i 3 mom. andra stycket a) skall det tidigare körkortet genast överlämnas till myndighet, som nyss nämnts, om det kommer till rätta.

33 §.

1 mom. Finner länsstyrelse, med hänsyn till inkomna underrättelser om *person*, för vilken länsstyrelsen *utfärdat körkort*, skälig anledning till antagande, att denne icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetskänseende eller de övriga förutsättningar, som gälla för erhållande av körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om hans lämplighet till omprövning. Länsstyrelsen äger därvid förelägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Föreläggande må förbindas med föreskrift, att den undersökning eller det prov, som föregår utfärdandet av sådan handling, skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen äger ock själv eller genom polismyndighet införskaffa den utredning angående föraren, som finnes erforderlig.

1 mom. Finner länsstyrelse, med hänsyn till inkomna underrättelser om *innehavare av körkort*, vars *utfärdande beslutats av länsstyrelsen*, skälig anledning till antagande, att denne icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetskänseende eller de övriga förutsättningar, som gälla för erhållande av körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om hans lämplighet till omprövning. Länsstyrelsen äger därvid förelägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Föreläggande må förbindas med föreskrift, att den undersökning eller det prov, som föregår utfärdandet av sådan handling, skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen äger ock själv eller genom polismyndighet införskaffa den utredning angående föraren, som finnes erforderlig.

2 mom. I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgas, körkort återkallas av den länsstyrelse, som *utfärdat körkortet*, nämligen

2 mom. I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgas, körkort återkallas av den länsstyrelse, som *beslutat om körkortets utfärdande*, nämligen

1. om föraren gjort sig skyldig till brott —

— — — — — körkortspliktigt fordon;

7. om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort; eller

7. om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort;

8. om föraren icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis eller underlåter att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats honom i samband med sådant föreläggande.

8. om föraren icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis eller underlåter att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats honom i samband med sådant föreläggande; eller

Återkallelse av — — — — — körkortspliktigt fordon.

5 mom. Har körkort återkallats enligt 2 mom. första stycket 1., må nytt körkort ej *utfärdas* innan två år förflutit från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon framtogs föraren. Där återkallelse skett enligt 2 mom. första stycket 2.—6., må nytt körkort ej *utfärdas* innan ett år förflutit från sagda dag. Om synnerliga skäl äro därtill, må länsstyrelsen i beslutet om återkallelsen föreskriva kortare tid än nu sagts, dock lägst ett år, om återkallelsen sker enligt 2 mom. första stycket 1., och eljest lägst tre månader. Har körkort återkallats jämlikt 2 mom. första stycket 7. eller 8., äger föraren, så snart det förhållande som föranlett återkallelsen upphört, ansöka om återfående av körkortet eller, därest ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort.

9. om innehavare av körkort icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande enligt 32 § 3 mom. tredje stycket.

5 mom. Har körkort återkallats enligt 2 mom. första stycket 1., må *beslut om utfärdande* av nytt körkort ej *meddelas* innan två år förflutit från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon framtogs föraren. Där återkallelse skett enligt 2 mom. första stycket 2.—6., må *utfärdande* av nytt körkort ej *beslutas* innan ett år förflutit från sagda dag. Om synnerliga skäl äro därtill, må länsstyrelsen i beslutet om återkallelsen föreskriva kortare tid än nu sagts, dock lägst ett år, om återkallelsen sker enligt 2 mom. första stycket 1., och eljest lägst tre månader. Har körkort återkallats jämlikt 2 mom. första stycket 7. eller 8., äger föraren, så snart det förhållande som föranlett återkallelsen upphört, ansöka om återfående av körkortet eller, därest ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort. *Körkort, som återkallas enligt 2 mom. första stycket 9., skall förnyas i enlighet med länsstyrelsens föreläggande, när föraren gör föreskriven ansökan därom.*

Ansökan om — — — — — 1 mom. sägs.

Återkallas körkort klass A, AB, AB TAXI, ABE, ABE TAXI, ABCE eller ABCDE av skäl som icke skulle hava medfört återkallelse av körkort med mindre vidsträckt rätt att föra fordon, äger den, vars körkort återkallats, utan hinder av bestämmelserna i första och andra styckena, i den ordning som gäller för förnyelse av körkort i fall, som avses i 32 § 3 mom. andra stycket b), erhålla körkort med den mindre vidsträckta rätten. Av återkallelsebeslut skall framgå, huruvida sådan rätt föreligger.

8 mom. På sätt Konungen förordnar skola för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort ävensom beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats, eller varigenom, efter återkallelse, föraren

8 mom. På sätt Konungen förordnar skola för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort ävensom beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats, eller varigenom, efter återkallelse, föraren

återfått sitt körkort eller nytt körkort ut-
färdats för honom.

återfått sitt körkort eller *ansökan om nytt*
körkort för honom *bifallits*.

35 §.

Har förare — — — — — för handen.

Misstänkes förare — — — — — förstnämnda lagrum.

Beslut, som — — — — — meddelat beslutet.

Beslut om körkorts omhändertagande
skall snarast möjligt och i fall, som avses i
första stycket, inom 48 timmar översändas
till den länsstyrelse, som *utfärdat körkortet*.
Vid beslutet skola fogas körkort, som
överlämnats i anledning av beslutet, av-
skrift av analysbevis samt, där beslutet med-
delats enligt första stycket eller enligt andra
stycket och alkoholkoncentrationen i föra-
rens blod under färden icke uppgått till 0,8
promille, redogörelse för de skäl, som för-
anlett åtgärden.

Beslut om körkorts omhändertagande
skall snarast möjligt och i fall, som avses i
första stycket, inom 48 timmar översändas
till den länsstyrelse, som *beslutat om kör-
kortets utfärdande*. Vid beslutet skola fogas
körkort, som överlämnats i anledning av
beslutet, avskrift av analysbevis samt, där
beslutet meddelats enligt första stycket eller
enligt andra stycket och alkoholkoncentra-
tionen i förarens blod under färden icke
uppgått till 0,8 promille, redogörelse för de
skäl, som föranlett åtgärden.

Beslut om körkorts omhändertagande gäller — — — — körkortspliktigt fordon.

37 §.

1 mom. Angående rätt för person, som i
främmande stat äger föra motorfordon, att
på grund av internationella överenskom-
melser eller eljest föra sådant fordon under
vistelse här i riket gäller vad Konungen
därom förordnar.

Angående rätt för person, som i främ-
mande stat äger föra motorfordon, att på
grund av internationella överenskommelser
eller eljest föra sådant fordon under vistel-
se här i riket gäller vad Konungen därom
förordnar.

2 mom. Den, som från utlandet inkom-
mit i riket för att tillfälligtvis här vistas,
må, utan hinder av att han icke jämlikt 1
mom. är berättigad att här i riket föra mo-
torfordon eller innehar körkort, som i 29 §
sägs, här föra bil eller motorcykel under
förutsättning att han därtill erhållit tillstånd
(turistkörkort) enligt vad nedan stadgas.

2 mom. utgår.

Turistkörkort utfärdas av polismyndighet.

Därest ej särskilda omständigheter annat
föranleda, skall turistkörkort för bil eller
för motorcykel meddelas den, som med be-
hörigt intyg av svensk konsul eller av po-
lismyndighet i land, där han tidigare vistats,
eller av konsul, som företräder detta land
här i riket, eller eljest på tillförlitligt sätt
styrker, att han i det främmande landet
äger rätt att föra motorfordon av det slag,
varom fråga är.

Turistkörkort skall utfärdas enligt for-

mulär, som fastställs av Konungen, och gäller för ett år från utfärdandet.

Angående utfärdande av turistkörkort skall göras anteckning i pass eller motsvarande legitimationshandling för sökanden.

Över utfärdade turistkörkort skall polismyndighet föra särskilt register. Närmare bestämmelser om dylikt register meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Turistkörkort skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

Vad i 33—35 §§ stadgas om återkallelse och omhändertagande av körkort samt om varning skall i tillämpliga delar gälla i fråga om turistkörkort. Beslut om återkallelse eller varning må meddelas av envar länsstyrelse.

66 §.

2 mom. Med dagsböter straffes den, som i strid mot förordnande, meddelat med stöd av 29 § 5 mom., framför buss, lastbil eller utryckningsfordon utan att innehava trafik-kort, så ock den, vilken i fall som avses i 32 § 1 mom. andra stycket eller 4 mom. andra stycket lämnar vederligen oriktig upp-gift i fråga om körkort.

Den, som bryter mot 29 § 4 mom., 32 § 5 mom. första stycket eller 37 § 2 mom. sjunde stycket eller åsidosätter i 32 § 3 mom. eller 4 mom. tredje stycket, 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § tredje stycket stadgad skyldighet att till myndighet över-lämna körkort, straffes med böter, högst femhundra kronor.

2 mom. Med dagsböter straffes den, som för bil i yrkesmässig trafik för personbe-fordran eller traktortåg i yrkesmässig trafik utan att innehava körkort medförande rätt därtill, så ock den, vilken i fall som avses i 32 § 1 mom. andra stycket eller 4 mom. första stycket lämnar vederligen oriktig upp-gift i fråga om körkort.

Den, som bryter mot 29 § 4 mom. eller underlåter att ansöka om förnyelse i fall som avses i 32 § 3 mom. andra stycket c) eller, ehuru hans körkort icke förnyats en-ligt 32 § 3 mom. första stycket, för fordon, för vilket körkortet gäller, eller åsidosätter i 32 § 5 mom., 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § tredje stycket stadgad skyldighet att till myndighet överlämna körkort, straf-fes med böter, högst femhundra kronor.

Förare, som ————— förekomma förseelsen.
Arbetsgivare, som ————— med dagsböter.

69 §.

Om den, ————— från ansvar.

Även den, som ertappats med att föra fordon, för vilket hans körkort gäller, ehuru körkortet icke förnyats enligt 32 § 3 mom. första stycket, är fri från ansvar, om han

inom fjorton dagar därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker att hans körkort sedermera förnyats.

76 §.

Talan mot ----- av detta.

Har den, som anställt förarprov, funnit ansökan om körkort förfallen enligt 32 § 1 mom. elfte stycket, äger sökanden föra talan genom besvär hos länsstyrelsen. Besvärs- tiden räknas från den dag, då den, som anställt förarprovet, enligt samma stycke lämnade eller sände ansökningshandlingarna till sökanden.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1971.

Övergångsbestämmelser

1. Körkort för bil, som är giltigt vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, gäller därefter som körkort klass AB med de undantag som anges i punkterna 2—4 nedan.

2. Under tiden den 1 juli 1971—den 30 juni 1972 gäller äldre körkort för bil för alla slag av körkortspliktiga fordon. Rätt att föra fordon i yrkesmässig trafik, för vilken tillstånd kräves enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., tillkommer dock innehavare av sådant körkort endast i den mån sådan rätt följer av punkten 3 nedan eller omfattas av körkort klass AB.

Den som i strid mot första stycket för fordon i yrkesmässig trafik, som icke avser personbefordran, straffas med dagsböter. Till samma straff dömes den vilken såsom förare i sådan trafik anställer och brukar den som saknar rätt att föra fordonet däri.

3. Om innehavare av äldre körkort för bil har trafik kort, gäller körkortet som körkort klass ABCE eller, om trafik kortet berättigar till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, klass ABCDE.

4. Om någon, som har äldre körkort för bil, antingen före den 3 april 1972 under en sammanhängande period, fortgående även efter den 30 juni 1971, av minst 21 månader i betydande omfattning fört tung lastbil eller buss eller annat fordonståg, som icke omfattas av körkort klass AB, än traktortåg eller ock på grund av särskild körutbildning, avslutad före den 1 juli 1971, kan antagas äga motsvarande erfarenhet och körvana, äger han erhålla bevis enligt andra stycket om förhållandet. För den som har sådant bevis gäller körkortet efter den 30 juni 1972 som

körkort klass ABE, om beviset avser personbil eller lätt lastbil med tillkopplat släpfor- don vilket icke omfattas av körkort klass AB,

körkort klass ABCE, om beviset avser tung lastbil, och

körkort klass ABCDE, om beviset avser buss.

Bevis som avses i första stycket meddelas av polismyndigheten i den ort där körkortsinnehavaren är mantalsskriven eller, om han icke är mantalsskriven i Sverige, där han vistas, eller, om han vid tidpunkten för bevisets meddelande tjänstgör som bilförare

hos statlig eller kommunal myndighet, av myndigheten. Trafiksäkerhetsverket äger medgiva att bevis meddelas även av annan arbetsgivare som sysselsätter ett stort antal förare av fordon av det slag första stycket angiver. Bevis på grund av särskild körutbildning meddelas av trafiksäkerhetsverket. Bevis meddelas enligt formulär som trafiksäkerhetsverket fastställer. Den som önskar bevis av polismyndigheten skall göra ansökan därom senast den 3 april 1972. Om meddelande av bevis skall den länsstyrelse som utfärdat körkortet underrättas. Bevis är avgiftsfritt.

På bevis enligt andra stycket äger vad som föreskrives om körkort i 29 § 4 mom. jämte därtill knutna bestämmelser i 66 § 2 mom. andra stycket i dess nya lydelse och i 69 § första stycket tillämpning. Har sådant bevis förstörts eller förkommit eller undergått förändring så att det icke lämpligen kan användas, skall innehavaren ansöka om förnyelse av sitt körkort enligt 32 § 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen i dess nya lydelse.

5. Körkort för motorcykel, som är giltigt vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, gäller därefter som körkort klass A.

Körkort för traktor, som är giltigt vid nämnda tidpunkt, gäller därefter som traktorkörkort enligt de nya bestämmelserna.

6. Förnyelse enligt 32 § 3 mom. första stycket i dess nya lydelse av sådant körkort för motorfordon, vilket fortsätter att gälla efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande, skall ske vid tidpunkt som Konungen föreskriver.

7. Vid förnyelse skall den som har äldre körkort för motorcykel få körkort klass A och den som har äldre körkort för bil körkort klass AB. Innehavare av körkort för bil som har trafikort eller bevis enligt punkten 4. äger dock erhålla körkort av den klass som gäller för hans körkort enligt punkten 3.

8. Ansökan om körkort, vilken gjorts före den 1 juli 1971 men ej hunnit avgöras, prövas enligt de nya bestämmelserna.

Förslag till

Kungörelse om ändning i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas i fråga om förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,¹

dels att 45 § skall upphöra att gälla,

dels att 12 §, 27 §, 32 § 6 mom., 34 § 4 mom., 35 §, 39 § och 44 § skall ha nedan angivna lydelse.

12 §.

Trafikillstånd må — — — — — övrigt lämpligt.
Prövning av — — — — — och returgoods.

¹ Senaste lydelse av

12 § 1969: 689;
27 § 1 mom. 1951: 653;
27 § 2 mom. 1967: 324;
27 § 3 mom. 1969: 689;
27 § 5 mom. 1964: 733;
27 § 6 mom. 1967: 324;
32 § 6 mom. 1964: 103;
35 § 1951: 653;
39 § 1967: 324;
44 § 1969: 689.

Trafik tillstånd må ————— annan sökande.
Tillståndet skall ————— samtrafikens bedrivande.
Tillstånd att medtaga ————— 29 §.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 27 §.

Utgår.

27 §.

1 mom. Ej må någon tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd (trafikkort).

Ej må någon tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik för personbefordran eller av traktortåg i yrkesmässig trafik utan att hava körkort som medför rätt att föra fordonet i sådan trafik.

Aterstoden av 1 mom. samt 2—6 mom. utgår.

Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, med mindre detta särskilt angivits på trafikkortet. Med omnibus avses här jämväl annan automobil med ett eller flera tillkopplade släpfordon, därest fordonen äro byggda för befordran av tillhoppa flera än åtta personer utöver föraren.

Trafikkort gäller för trafik inom hela riket.

2 mom. Den som önskar erhålla trafikkort skall undergå prov inför trafikinspektör eller bilinspektör.

Vid anmälan till prov skall sökanden förete

1. körkort, gällande för automobil;

2. av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälningen utfärdat intyg, innefattande redovisning av sökandens hälsotillstånd samt utlåtande, i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans lämplighet att i yrkesmässig trafik tjänstgöra såsom förare av automobil av det slag, varom fråga är;

3. intyg, utfärdat inom tre månader före anmälningen, av polismyndighet eller två trovärdiga personer, att sökanden, om provet avser trafikkort, som berättigar till förande av omnibus, under de senaste tolv månaderna och, om provet avser annat

trafikkort, under de senaste sex månaderna i betydande omfattning fört automobil under olika trafikförhållanden; och skall i intyget finnas närmare angivet, i vilken omfattning och under vilka omständigheter sökanden fört automobil.

Intyg, som under 3 punkten sägs, erfordras dock ej, om sökanden med hänsyn till särskild utbildning kan antagas besitta nödig erfarenhet och körvana för att i yrkesmässig trafik föra automobil av det slag, varom fråga är.

För provet skall sökanden tillhandahålla trafikinspektören eller bilinspektören lämpligt fordon. Prov för trafikkort, som berättigar till förande av omnibus, skall avläggas å sådant fordon.

Prov må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt skriftligt och muntligt förhör befinnes:

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med verkningssättet hos det slag av fordon, varom fråga är;

c) hava för förare i yrkesmässig automobiltrafik erforderliga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen;

d) äga kunskaper om de särskilda risker, som äro förenade med omkörning, färd över järnvägs korsning, passerande av barn som uppehåller sig på eller invid vägen, körning under mörker, vid halt väglag eller under andra mera svårbemästrade eller farofyllda trafikförhållanden samt om det körsätt, som förare i olika situationer har att tillämpa för att undgå olyckor; samt

e) hava sådana kunskaper om trafikolyckornas omfattning, orsaker och karaktär samt sådana insikter i övrigt, att sökanden kan antagas förstå nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken.

Om godkänt prov skall trafikinspektören

eller bilinspektören meddela sökanden bevis (kompetensbevis). Har provet avsett omnibus, skall detta särskilt angivas i beviset.

3 mom. Ansökan om trafik kort göres hos den länsstyrelse, som för sökanden utfärdat körkort.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om nummer å sökandens körkort.

Vid ansökan om trafik kort skall sökanden föga:

a) läkarintyg, som omförmäles i 2 mom. 2 punkten;

b) i 2 mom. sjätte stycket angivet kompetensbevis, utfärdat inom tre månader före ansökningen; samt

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik (lämplighetsintyg).

Innan lämplighetsintyg utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under de senaste två åren.

Polismyndighet skall före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande kontrollera, huruvida sökanden förekommer i tillgängliga register över personer, som misstänkts eller straffats för brott, ävensom höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.

Framkommer anmärkning av beskaffenhet att inverka på bedömningen av sökandens lämplighet som motorfordonsförare, skall polismyndigheten verkställa den mera ingående utredning, som i anledning därav kan anses erforderlig. I fall, som nu avses, åligger det härjämte polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort att ofördröjligen till vederbörande länsstyrelse insända

redogörelse för den utredning, som föregått intygets utfärdande. På lämplighetsintyget skall polismyndigheten angiva, att sådan redogörelse kommer att insändas.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under de senaste två åren.

Efter prövning av de enligt detta moment ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som fyllt 21 år och innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, utfärda trafik kort, å vilket i förekommande fall uttryckligen skall angivas, att det gäller för förande av omnibus. Vid prövningen skall särskilt beaktas, huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom motorfordonsförare kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla trafik kort innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart, att sökanden ändock är att bedöma som en skötsam person.

För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som avses i 2 mom. andra stycket 2, må trafik kort utfärdas endast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

Formulär till trafik kort fastställs av Konungen.

Vad i vägtrafikförordningen stadgas om utfärdande av duplett körkort skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplett trafik kort, dock att vid ansökan om duplett trafik kort ej behöver fogas fotografi.

Om skyldighet för innehavare av trafik kort att till länsstyrelse göra anmälan om ändring av namn ävensom angående påföljd för uraktilätenhet härav skall vad för innehavare av körkort är i sådant avseende stadgat äga motsvarande tillämpning.

4 mom. Över utfärdade trafik kort skall länsstyrelsen antingen föra särskild förteckning eller göra anteckning i den liggare eller det kortregister, som, enligt vad särskilt är stadgat, skall föras över utfärdade kort; och skall därvid för varje trafik kort antecknas nummer å trafik kortet samt dagen för dess utfärdande.

5 mom. Länsstyrelse, som utfärdat trafik kort, må, när anledning därtill förekommer, återkalla detsamma eller, om det kan antagas, att föraren skall utan sådan åtgärd låta rätta sig, meddela varning. Sådan varning må ej överklagas. Beslut om återkallelse eller varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet. Beslut om återkallelse ävensom beslut, varigenom återkallelse, efter anförda besvär, upphävt eller ändrats, skall därjämte delgivas rikspolisstyrelsen, som har att skyndsamt kungöra detsamma för polismyndigheterna. Blanketter för dylik delgivning skola genom rikspolisstyrelsens försorg tillhandahållas länsstyrelserna.

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna trafik kortet till länsstyrelsen.

Varder, efter anförda besvär, beslutet om återkallelsen upphävt, skall trafik kortet återställas till föraren.

Beslut, varigenom trafik kort återkallats, skall antecknas i förteckning, liggare eller kortregister, som i 4 mom. sägs.

6 mom. Om skyldighet att under trafik medföra och på tillsägelse uppvisa trafik kort för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman ävensom angående påföljd för uraktlåtenhet härav skall vad angående kort är i sådant avseende stadgat äga motsvarande tillämpning.

32 §.

6 mom. Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig innehava gällande körkort för automobil och, då fråga är om lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, eller omnibus, visar sig hava uppnått 21 års ålder.

6 mom. Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig innehava körkort gällande för det fordon, som tillhandahålles.

Förhyrd lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, och förhyrd omnibus må icke föras av någon, som icke fyllt 21 år.

Annorstädes än inom stad eller tätbebyggt samhälle må ej heller förhyrd automobil yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlitad person.

Utgår.

Annorstädes än inom stad eller tätbebyggt samhälle må förhyrd automobil ej yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlitad person.

34 §.

4 mom. Förer någon automobil i yrkesmässig trafik eller automobil, som förhyrts i uthyrningsrörelse, utan att vara därtill berättigad, straffes med dagsböter.

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik eller av automobil, som förhyrts i uthyrningsrörelse, anställer och brukar den, som icke äger föra fordonet, ävensom envar, vilken eljest överlämnar åt eller tillåter annan att föra sådan automobil utan att denne är därtill berättigad.

4 mom. Förer någon automobil, som förhyrts i uthyrningsrörelse, utan att vara därtill berättigad, straffes med dagsböter.

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik för personbefordran eller av traktortåg i yrkesmässig trafik eller av automobil, som förhyrts i uthyrningsrörelse, anställer och brukar den, som icke äger föra fordonet, ävensom envar, vilken eljest överlämnar åt eller tillåter annan att föra sådan automobil utan att denne är därtill berättigad.

35 §.

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 27 § 5 mom. andra stycket eller 29 § 8 mom.

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den som åsidosätter föreskriften i 29 § 8 mom.

39 §.

Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller trafik kort eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

44 §.

Talan mot ————— annorlunda förordnas.

Beslut, som ————— beslutets dag.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, eller av trafik kort,

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, vare ej gällande

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

vare ej gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

I beslut, — — — — — fastställd tidpunkt.

45 §.

*Beslut om återkallelse av trafik kort skall, Utgår.
där ej länsstyrelsen annorlunda förordnat,
gå i omedelbar verkställighet.*

I kraftträdande

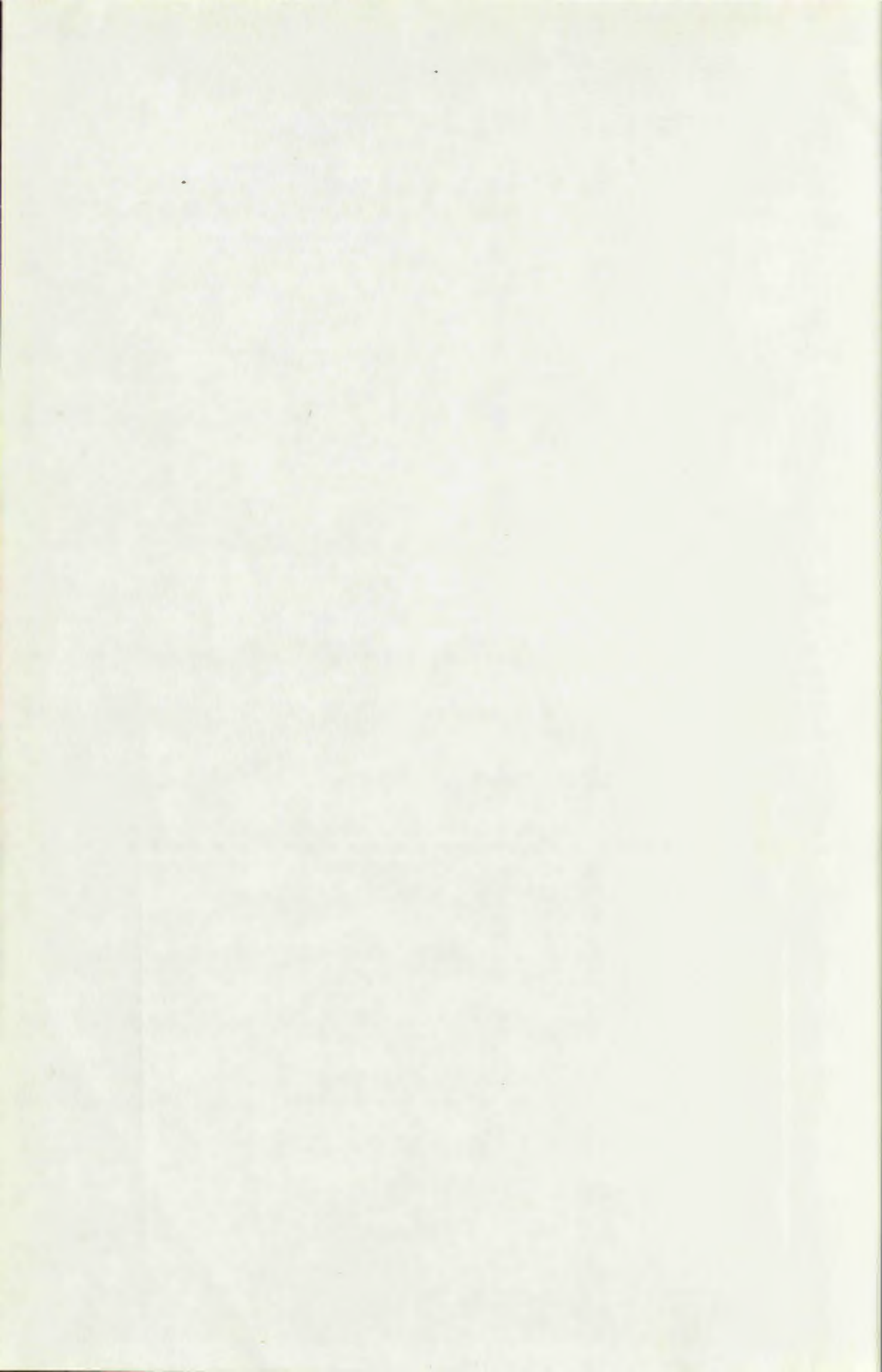
Denna kungörelse träder i kraft, såvitt avser 12 §, den 1 juli 1972 och i övrigt den 1 juli 1971.

Övergångsbestämmelser

Trafik kort, som är giltigt vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, medför där-
efter den rätt att föra körkortspliktigt fordon som anges i övergångsbestämmelserna
till kungörelsen (1900: 000) om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648).

På trafik kort, som gäller efter den 30 juni 1971, äger 27 § 4—6 mom., 34 § 4 mom.
andra stycket och 35 § i den äldre lydelsen fortfarande tillämpning. Har sådant trafik-
kort förstörts eller förkommit eller undergått förändring så att det icke lämpligen kan
användas, skall innehavaren ansöka om förnyelse av sitt körkort enligt 32 § 3 mom.
andra stycket vägtrafikförordningen i dess lydelse enligt ovannämnda kungörelse.







Statens offentliga utredningar 1970

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Riksdagsgrupperna • Regeringsbildningen. [16]
Ersättare för riksdagsledamöterna. [17]
Svensk FN-lag. [19]

Försvarsdepartementet

Värnplikstjänstgöringens civila meritvärde. [12]

Socialdepartementet

Livsmedelsstadgokommittén. 1. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Förslag och motiv. [6] 2. Ny livsmedelsstadga m.m. Del II. Bilagor. [7]
Folkandvårdens utbyggande och reglering. [11]

Kommunikationsdepartementet

Snöskotern — fordonet och föraren. [9]
Körkort och körkortsregistrering. [26]

Finansdepartementet

Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. [18]
Understödsföreningar. [23]
Aspirationer, möjligheter och skattemoral. [25]

Utbildningsdepartementet

Om stat och kyrka. [2]
Yrkesutbildningsberedningen. 1. Reformerad lärarutbildning. [4] 2. Yrkesteknisk högskoleutbildning. [8]
Fria läromedel. [10]
Kompetensutredningen V. Behörighet, meritvärdering, studieprognos Specialundersökningar av kompetensfrågor. [20] (Utkommer senare.) VI. Vägar till högre utbildning. [21] (Utkommer senare.)
Pedagogisk utbildning och forskning. [22]

Jordbruksdepartementet

Stadigt stöd till fiskehamnar. [5]

Handelsdepartementet

Rationell bensinhandel. [24]

Inrikesdepartementet

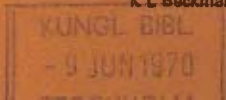
Expertgruppen för regional utredningsverksamhet (ERU)
1. Balanserad regional utveckling. [3] 2. Balanserad regional utveckling. Bilagor. Del I. [14] 3. Balanserad regional utveckling. Bilagor. Del II. [15]

Civildepartementet

Barns utemiljö. [1]

Industridepartementet

Sveriges energiförsörjning. Energilpolitik och organisation. [13]



PERMIS DE CONDUIRE
KÖRKORT för



SVERIGE

1. Efternamn KÖRLUND
2. Fornamn EVA MARIA
3. Född 1950-12-31

Maria Körlund

Innehavarens namnteckning

5. Utf. av STATENS TRAFIKSÄKERHETSVERK
6. I STRANÖNÄS
7. Förnyas 1980-04-30
8. Klass AB***
- Nr 501231-1234
- Villkor C 1072
- Exp.avg. 50:-



Om ordet "glasögon" står på raden för villkor är Ni skyldig att använda glasögon (linser) som ger Er tillräcklig synskärpa, när Ni kör.

Står det något annat på raden för villkor, gäller särskilda villkor för körkortet. Dessa villkor finns intagna i en skrivelse från körkortsmyndigheten. Ni är skyldig att medföra skrivelsen, när Ni kör.