

SOU
1990:52 A

Utbyte av utländska körkort

SOU 1990:52

Delbetänkande av
kommittén KÖRKORT 2000



Statens offentliga utredningar

1990:52

Kommunikationsdepartementet

Utbyte av utländska körkort

Delbetänkande av
kommittén KÖRKORT 2000
Stockholm 1990

Allmänna Förlaget har utgivit en bibliografi över SOU och Ds som omfattar åren 1981 — 1987. Den kan köpas från förlagets Kundtjänst, 106 47 STOCKHOLM.
Best. nr 38-12078-X.

Beställare som är berättigade till remissexemplar eller friexemplar kan beställa sådana under adress:

Regeringskansliets förvaltningskontor

SOU-förrådet

103 33 STOCKHOLM

Tel: 08/763 23 20 Telefontid 8¹⁰ - 12⁰⁰

08/763 10 05 12⁰⁰ - 16⁰⁰ (endast beställare inom regeringskansliet)

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1990

ISBN 91-38-10587-X
ISSN 0375-250X

Statsrådet och chefen
för kommunikationsdepartementet

Regeringen bemyndigade den 2 november 1989 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en kommitté med uppgift att utreda vissa körkortsfrågor såsom förarutbildningen, körkortsbehörigheterna, körkortsförfattningarna mm. Frågor om utbyte av utländska körkort borde, enligt regeringens beslut (dir 1989:55), utredas skyndsamt och redovisas särskilt.

Med stöd av bemyndigandet förordnade departementchefen den 13 december 1989 kammarrättslagmannen Anitha Bondestam att vara ordförande i kommittén. Till ledamöter förordnades riksdagsledamöterna Hugo Andersson, Sten Andersson, Anita Jönsson och Sten-Ove Sundström. Att som experter biträda kommittén förordnades samtidigt utvecklingschefen Hans Laurell samt departementssekreterarna Lena Rydén och Ted Stahl. Till sekreterare åt kommittén förordnades numera forskningsledaren vid statens väg- och trafikinstitut Krister Spolander, kammarrättsfiskalen Kjell Skoglund och assistenten Gunnel Regnlin. Den 28 februari 1990 förordnades försäkringsdirektören Bo Odelius att som expert biträda kommittén.

Kommitten har antagit namnet KÖRKORT 2000.

Utredningen överlämnar härmed delbetänkandet (SOU 1990:52) Utbyte av utländska körkort.

Stockholm den 11 juni 1990

Anitha Bondestam

Hugo Andersson

Anita Jönsson

Sten Andersson

Sten-Ove Sundström

Krister Spolander

Kjell Skoglund

Gunnel Regnlin

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förkortningar	8
Sammanfattning på svenska	9
Sammanfattning på engelska	11
Sammanfattning på arabiska	13
 1. UTREDNINGSUPPDRAGET	 15
 2. GODKÄNNANDE OCH UTBYTE AV UTLÄNDSKA KÖRKORT ..	 17
2.1 Skillnaden mellan att godkänna och att byta ut utländska körkort	17
2.2 Överenskommelser med andra länder om körkort	17
2.2.1 Internationella överenskommelser	17
2.2.2 Den nordiska överenskommelsen	19
2.2.3 Andra överenskommelser	19
2.3 Svenska regler om godkännande och utbyte av utländska körkort	20
2.4 Regler i andra länder om godkännande och utbyte	24
2.4.1 Danmark	25
2.4.2 Finland	25
2.4.3 Norge	26
2.4.4 EG	27
 3. PROBLEM I FRÅGA OM UTBYTE AV UTLÄNDSKA KÖRKORT	31
3.1 Probleminventering	31
3.2 Trafiksäkerhet	33
3.3 Det utländska körkortets äkthet resp giltighet	38
3.4 Resurser och kostnader för hantering av utbytesärendena	40
3.4.1 Nuvarande förhållanden	40
3.4.2 Framtidsprognoser	42
3.5 Körkortet som kompetensbevis	43
3.6 Rättviseaspekter	44
3.7 Problemen i sammanfattning	44

4.	ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	46
4.1	Tänkbara lösningar	46
4.1.1	Bibehållen utbytesrätt begränsad till körkort utfärdade i vissa länder	46
4.1.2	Andra lösningar med bibehållen utbytesrätt ...	48
4.1.3	Slopad utbytesrätt	49
4.2	Godkännande av utländska körkort m m	51
4.2.1	Ettårsfristen	51
4.2.2	Kyrkobokföringen	51
4.2.3	Förbättring av polisens kontrollmöjligheter ..	53
4.2.4	Körkortsingripanden mot utländska körkort	55
4.3	Undantag	56
4.3.1	Överenskommelser med andra länder om utsträckt godkännandetid	56
4.3.2	Möjlighet till undantag från godkännandetiden	57
5.	FÖLJDER AV FÖRSLAGET	58
5.1	Förarutbildning och prov	58
5.2	Kostnader	60
6.	FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	63
6.1	Förordning om godkännande av utländska körkort	63
6.2	Förordning om utbyte av nordiska körkort	67
7.	SPECIALMOTIVERING	69
7.1	Förordningen om godkännande av utländska körkort	69
7.2	Förordningen om utbyte av nordiska körkort ...	70
Bilagor		
1.	Anslutningen till konventioner om vägtrafik ..	71
2.1	Utdrag ur 1949 års Genèvekonventionen om vägtrafik	73
2.2	Utdrag ur 1968 års Wienkonventionen om vägtrafik	76

2.3	Den nordiska överenskommelsen om ömsesidigt godkännande av körkort och av registrering av fordon	86
2.4	Förteckning över överenskommelser med enskilda stater om körkort	88
3.	Trafiksäkerheten i olika länder	89

Förkortningar

AO	Allmänna ombudet i körkortsfrågor
EG	Den europeiska gemenskapen
KKF	Körkortsförordningen (1977:772)
KKL	Körkortslagen (1977:477)
1LU	Första lagutskottet
2LU	Andra lagutskottet
rskr	riksdagsskrivelse
SFS	Svensk författningssamling
SIV	Statens invandrarverk
SKL	Statens kriminaltekniska laboratorium
SOU	Statens offentliga utredningar
SPAR	Samordnat person- och adressregister
SPK	Statens pris- och konkurrensverk
SÖ	Sveriges överenskommelser med främmande makter
TSV	Trafiksäkerhetsverket
TU	Trafikutskottet

Sammanfattning

Enligt förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort får utländska körkort från samtliga världens stater bytas ut mot svenska körkort utan förarprov bl a om innehavaren kyrkobokförts i Sverige. Sedan förordningen tillkom har utbytesärendenas omfattning kraftigt ökat och deras karaktär förändrats. Ett principiellt trafiksäkerhetsproblem har därigenom aktualiserats, nämligen att svenska körkort lämnas ut utan garanti för mottagarens kompetens som bilförare. De flesta körkort som byts ut har utfärdats i länder med sämre, eller avsevärt sämre trafiksäkerhet än Sveriges. I många fall torde förarna därför inte uppfylla de kompetenskrav som gäller för att få ett svenskt körkort. Uppgifter från körkortsregistret visar att innehavare av utbytta körkort har något högre frekvens körkortsin-gripanden än motsvarande svenska körkortsgrupper då hänsyn tagits till tiden för körkortsinnehavet.

Utbyten av utländska körkort har utvecklats till en resurskrävande administrativ hantering där bedömningen av äkthet och giltighet hos utländska körkortsdokument dominerar. Utbytet har ingen funktion för att främja den internationella vägtrafiken eller för människors rörlighet över gränserna. Idag, när volymen utbytesärenden har vuxit kraftigt, framstår det principiellt fel-aktiga i verksamheten tydligare än tidigare.

Kommittén KÖRKORT 2000 föreslår följande.

Rätten att byta ut ett utländskt körkort mot ett svenskt upphävs utom för körkort utfärdade i Norden.

Utländskt körkort godkänns - som idag - för användning i Sverige intill ett år från körkortshavarens kyrkobok-föring här i landet. Kyrkobokföringstidpunkten införs i körkortsregistret.

Möjligheten kvarstår att genom överenskommelser med andra länder utsträcka tiden för ett utländskt körkorts giltighet i Sverige utöver ett år på motsvarande sätt som redan idag gäller körkort från de nordiska länderna.

Krav införs på innehavare av utländska körkort att i vissa fall medföra bestyrkt översättning av körkortet och en identitetshandling med fotografi.

Förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort delas upp på två författningar; en avseende godkännande av utländska körkort och en avseende utbyte av nordiska körkort. Författningarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1991.

SUMMARY

According to the ordinance on approval and exchange of foreign driving licences (1981:96), a foreign driving licence from any country in the world may be exchanged for a Swedish driving licence without the holder undergoing a driving test if, for example, the holder has been inscribed in a parish register in Sweden. Since the ordinance was promulgated the volume of exchange cases has increased dramatically and their character has changed. A traffic safety problem of principle has thereby materialised, namely, that Swedish driving licences are issued without a guarantee for the recipient's competence as the operator of a vehicle. Most of the driving licences which have been exchanged were issued in countries with worse, or considerably worse traffic safety than Sweden. In many cases it would appear that the drivers have therefore not fulfilled the requirements of competence which are required to obtain a Swedish driving licence. Data from the Swedish Driving Licence Registry show that holders of licences obtained in exchange for foreign ones have a somewhat higher frequency of driving licence penalties than corresponding groups of holders of Swedish driving licences when the period of possession of the licence has been taken into account.

The exchange of foreign driving licences has expanded such that the administrative handling of the foreign driving documents now demands extensive resources and is dominated by the evaluation of their authenticity and validity. This exchange plays no role in furthering international road traffic or in the mobility of people over national borders. Today, as the volume of exchange

cases has grown intensely, that which is in principle wrong with this activity is more discernible than before.

The DRIVING LICENCE 2000 committee proposes the following.

The right to exchange a foreign driving licence for a Swedish one is abolished except for driving licences issued in the Nordic countries.

Foreign driving licences are to be approved -- as they are today -- for use in Sweden for one year from the time the holder of the licence is inscribed in a parish register in Sweden. The date of registration will be entered in the Swedish Driving Licence Registry.

The possibility remains for agreements to be made between Sweden and other countries to extend the period of validity of a foreign driving licence in Sweden beyond one year in a manner similar to that which applies at present to holders of driving licences from the other Nordic countries.

Holders of foreign driving licences will in certain cases be required to produce a certified translation of the driving licence and identity documents with photographs.

The ordinance on approval and exchange of foreign driving licences (1981:96) is to be divided up into two statutes, one referring to the approval of foreign driving licences and one referring to the exchange of Nordic driving licences.

ملخص

حسب نصوص التشريع رقم (١٩٨١:٩٦) المتعلق بالموافقة على استبدال الرخص الاجنبية فانه يحق استبدال الرخص الاجنبية الصادرة من قبل جميع الدول في العالم برخص سويدية بدون عمل فحص القيادة في حالات معينة من بينها ان يكون حامل الرخصة مسجلا في قيد النفوس في السويد . وقد لوحظ منذ صدور هذا التشريع ان معاملات الاستبدال ازدادت بصورة كبيرة وان اشكالها تغيرت . وبناء عليه ظهرت مشكلة مبدئية من ناحية امان المرور ، وهي ان الرخصة السويدية تسلم بدون اية ضمانات حول كفاءة المستلم كسائق سيارة . ان معظم الرخص التي يتم استبدالها صدرت في بلدان ذات درجة امان مرور اسوأ او اسوأ كثيرا من السويد . وفي العديد من الحالات فانه لايعتقد ان السائقين يلبيون شروط الكفاءة السارية بالنسبة للحصول على رخصة قيادة سويدية . وقد اظهرت المعلومات الواردة من سجل رخص القيادة ان حاملي الرخص المستبدلة يتعرضون لدرجة اكبر من عقوبات التدخل ضد رخص القيادة العائدة لهم بالمقارنة مع مجموعات حاملي الرخص السويدية اذا اخذنا بعين الاعتبار فترة حياة رخصة القيادة .

لقد تطورت عملية استبدال الرخص الاجنبية الى معاملات ادارية مهددة للموارد يسيطر عليها امر تقييم صحة رخصة القيادة ومدة سريان مفعولها . ان استبدال رخص القيادة ليس له اية فعاليات في تشجيع حركة المرور الدولية او تحركات الاشخاص عبر الحدود . واليوم وعندما ازداد حجم معاملات استبدال الرخص بصورة كبيرة تتبين لنا الاخطاء المبدئية التي تعنيها هذه النشاطات بصورة اوضح من السابق .

ص ٢

تقترح لجنة التحقيق المسماة "رخص القيادة ٢٠٠٠ KÖRKORT 2000"

مايلي :

يلغى الحق في استبدال الرخص الاجنبية برخص سويدية فيما عدا بالنسبة
للرخص الصادرة في دول الشمال .

يوافق على استعمال الرخص الاجنبية - كما هو الحال اليوم - في
السويد خلال سنة واحدة من تاريخ تسجيل حامل الرخصة في قيد النفوس
في السويد . ويتم تدوين تاريخ التسجيل في قيد النفوس في سجل رخص
القيادة .

ولكن تبقى هناك امكانية القيام عبر اتفاقيات مع دول اخرى بتمديد فترة
صلاحية الرخصة الاجنبية في السويد زيادة عن فترة السنة الواحدة بنفس
الطريقة السارية حاليا بالنسبة لحاملي رخص القيادة الصادرة عن دول
الشمال .

تفرض شروط على حاملي رخص القيادة الاجنبية ان يصطحبوا معهم في
بعض الحالات ترجمة مصدقة عن الرخصة ووثيقة هوية مزودة بصورة شمسية .

يتم تقسيم التشريع رقم (٩٦:١٩٨١) المتعلق بالموافقة على واستبدال
الرخص الاجنبية الى تشريعين ؛ احدهما يتعلق بالموافقة على الرخص
الاجنبية والثاني يتعلق باستبدال رخص القيادة الصادرة عن دول
الشمال .

1. UTREDNINGSUPPDRAGET

Enligt direktiven till kommittén KÖRKORT 2000, KK 2000, omfattar vårt uppdrag många frågor som har betydelse för trafiksäkerheten. Som en första uppgift har kommittén sett över reglerna om utbyte av utländska körkort. I direktiven (dir 1989:55) uttalade departementschefen i denna fråga bl a:

Utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt förutsätter att sökanden är kyrkobokförd i Sverige, att han eller hon uppfyller kraven för meddelande av körkortstillstånd och att det utländska körkortet är giltigt. Frågan prövas av länsstyrelsen. Trafiksäkerhetsverket har möjlighet att medge undantag från förordningens bestämmelser om det finns synnerliga skäl. Länsstyrelserna har i många fall svårigheter att avgöra om det körkort som åberopas är giltigt, antingen därför att tveksamhet uppkommer huruvida körkortet fortfarande gäller i utfärdandelandet eller därför att det finns skäl att ifrågasätta handlingens äkthet. För att skapa klarhet krävs ofta resurskrävande utredningar och äkthetsanalyser ävensom skriftväxling med utländska myndigheter. Att inhämta uppgifter från utfärdandelandet är inte alltid möjligt, exempelvis om sökanden är politisk flykting. För länsstyrelserna och för statens kriminaltekniska laboratorium innebär detta en stor arbetsbörda som kräver omfattande resurser.

Trafiksäkerhetsverket mottog verksamhetsåret 1988/89 närmare 1200 dispensansökningar. Fler-talet ärenden avsåg dispens från kyrkobokföringstiden, dvs. sökanden hade inte ansökt om utbyte inom ett år från kyrkobokföringen eller har varit kyrkobokförd i Sverige utan avbrott. Dispensärendena tar betydande resurser i anspråk.

Kommittén skall analysera de problem som nu finns i fråga om utbyte av utländska körkort och föreslå de ändringar av nuvarande system som kan behövas. Kommittén bör överväga om det för rätten till utbyte skall krävas förarprov eller annan test, särskilt när det gäller körkort utfärdade i länder med vilka Sverige inte har några överenskommelser om ömsesidigt erkännande av varandras körkort. Samtidigt bör övervägas vilken grad av bevisning som bör

krävas av sökanden vid tvivel om det utländska körkortets äkthet eller giltighet. Frågor om utbyte av utländska körkort bör beredas skyndsamt och redovisas särskilt.

Kommittén är enligt direktiven oförhindrad att ta upp även andra frågor med anknytning till utredningsuppdraget.

2. GODKÄNNANDE OCH UTBYTE AV UTLÄNDSKA KÖRKORT

2.1 Skillnaden mellan att godkänna och att byta ut utländska körkort

Att godkänna ett utländskt körkort innebär att en utländsk bilförare tillåts använda sitt nationella körkort som en med landets körkort jämförbar behörighetshandling. Överenskommelser mellan olika stater om godkännande har tillkommit i syfte att underlätta internationell vägtrafik.

Att byta ut ett utländskt körkort innebär enbart ett administrativt förfarande; innehavaren av ett utländskt nationellt körkort ges ett körkort från det land där han vistas annat än tillfälligt.

2.2 Överenskommelser med andra länder om körkort

2.2.1 Internationella överenskommelser

Den första internationella överenskommelsen rörande körkort som Sverige ingick var 1909-års Pariskonvention rörande automobiltrafik¹. Där angavs bl a att "vid internationell trafik må icke någon föra en automobil, som ej för detta ändamål erhållit tillståndsbrev, utfärdad af behörig myndighet, sedan han genom aflagd prof styrkt sin lämplighet" och att bevisen "skola gälla ett år från dagen för deras utfärdande" samt att de "handskrifna anvisningarna, som de innehålla, skola alltid vara utskrifna med latinsk eller kursiv engelsk stil". Vidare angavs i konventionen att tillståndsbrevet "skola bereda rätt till fritt trafikerande i samtliga öfriga fördragsslutande stater och skola där godkännas utan ny undersökning". Ett godkännande kunde enligt

¹ SFS 1911:17

konventionens bestämmelser vägras i vissa fall. Denna överenskommelse gäller inte längre för Sveriges del men huvuddragen återfinns i dagens överenskommelser om godkännande av utländska körkort.

I dag gäller för Sveriges del tre internationella överenskommelser i fråga om körkort: 1926 års Pariskonvention om automobiltrafik, 1949 års Genèvekonvention om vägtrafik och 1968 års Wienkonvention om vägtrafik. Fler-talet av världens stater är anslutna till någon av dessa tre överenskommelser. Av bilaga 1 framgår vilken överenskommelse som är bindande mellan Sverige och en annan stat. Endast en av dessa överenskommelser, aldrig flera samtidigt, är tillämplig i förhållande till en enskild stat. Konventionerna innebär att Sverige förbundit sig att godkänna användningen av anslutna staters körkort som behöriga körkortshandlingar vid tillfälliga vistelser i Sverige.

Enligt Genèvekonventionen skall en fördragsslutande stat tillåta varje förare över 18 år som kommer in på dess område och innehar ett, efter kompetensprov av i annan fördragsslutande stat utfärdat, gällande körkort att, utan ytterligare prövning, få föra fordon av visst slag för vilka körkortet gäller (artikel 24, bilaga 2.1). Skyldigheten sträcker sig inte längre än till ett års oavbruten vistelse inom dess territorium (artikel 1 punkt 2).

Wienkonventionen bygger i stor utsträckning på samma tankar som Genèvekonventionen. Den skyldighet för en fördragsslutande stat att godkänna giltigheten av nationella eller internationella körkort utfärdade inom en annan fördragsslutande stats territorium som anges i artikel 41 avser dock inte personer som hade sitt normala hemvist inom deras egna territorier vid tiden för utfärdandet eller vilkas normala hemvist flyttas till deras territorier efter utfärdandet. Inte heller behöver en

fördragsslutande stat godkänna giltigheten av sådana körkort för förare som vid tiden för utfärdandet inte hade sitt normala hemvist inom det territorium där körkortet utfärdades eller som efter utfärdandet flyttat sitt hemvist till annat territorium (artikel 41 punkt 6, bilaga 2.2).

Sverige är således f n som ett minimiåtagande bundet att godkänna användningen av ett giltigt utländskt körkort vid framförande av bil i Sverige under ett år eller tills dess innehavaren fått hemvist här.

Varken Paris-, Genève- eller Wienkonventionen innehåller ett ömsesidigt åtagande att byta ut körkort. Ett sådant åtagande återfinns däremot i den nordiska överenskommelsen.

2.2.2 Den nordiska överenskommelsen

Sverige träffade 1985 en överenskommelse med Danmark, Finland och Norge om ömsesidigt godkännande av körkort och av registrering av fordon (den nordiska överenskommelsen)², enligt vilken dessa länder godkänner varandras körkort utan begränsning till tid eller i fråga om innehavarens hemvist. Överenskommelsen medger även utbyte av körkort utan förarprov för körkortshavare som är folkbokförd i något av länderna (bilaga 2.3). Överenskommelsen ersätter tidigare överenskommelser från 1956.

2.2.3 Andra överenskommelser

Sverige har vidare ingått överenskommelser - ministeriella noter - med enskilda andra stater om körkort (bilaga 2.4). Noterna tillkom under 1950- och 60-talen och innehåller inga åtaganden om utbyte utan endast om godkännande av körkort.

² SÖ 1985:91

2.3 Svenska regler om godkännande och utbyte av utländska körkort

En överenskommelse som Sverige ingår med andra länder blir inte omedelbart tillämpbar som svensk rätt för de rättstillämpande myndigheterna. Överenskommelsen måste först överföras till inhemsk författningstext och i sedvanlig ordning antas av riksdag eller regering.

Enligt 32 § körkortslagen (1977:477, KKL) får regeringen meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i Sverige.

I samband med att Sverige ingått de tidigare nämnda internationella överenskommelserna om godkännande av utländska körkort har en motsvarande reglering införts i svenska författningar.

De första reglerna om möjlighet att byta ut ett utländskt körkort mot ett svenskt tillkom år 1955 genom att ett nytt sjätte moment infördes i 31 § vägtrafikförordningen (1951:648, ändrad 1955:99). Konungen gavs därigenom rätt att förordna om utbyte av utländska körkort.

Lagändringen tillkom efter ett förslag av en nordisk parlamentarisk kommitté, som funnit att Danmark tillämpade en praxis som innebar att en person med fast hemvist i Danmark och giltigt körkort utfärdad i något av de övriga nordiska länderna kunde erhålla ett danskt körkort utan förarprov om han visade upp läkarintyg och körvaneintyg. Kommittén föreslog att denna praxis skulle utsträckas till övriga nordiska länder. I propositionen med anledning av förslaget³ uttalade departementschefen att villkoret för att erhålla körkort i de nordiska länderna men "även på de flesta håll annorstädes" bestod

³ Prop 1955:95

i ett avlagt prov på körskicklighet och att även den praktiska tillämpningen av villkoret ställde sig tämligen likartad. Vidare angav han att hänsynen till trafiksäkerheten - kravet på körkort - inte åsidosattes genom en föreskrift om utbyte mot annat nordiskt körkort. Utbytesrätten gjordes beroende av bilaterala avtal, varvid möjlighet att träffa avtal även med andra än de nordiska länderna förutsattes. Riksdagen antog propositionen⁴.

År 1956 utfärdades förordningen (SFS 1956:524) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov. Enligt förordningen gavs körkortshavare från Danmark, Finland och Norge rätt att byta ut sitt körkort mot ett svenskt. Av förordningen framgick att körkortshavaren skulle ta "stadig hemvist" i Sverige och uppfylla vissa andra i dåvarande vägtrafikförordningen angivna krav. Från år 1960 (SFS 1960:643) omfattades även Island av utbytesrätten.

Rätten till utbyte utvidgades 1962 (SFS 1962:262) till andra länder än de nordiska⁵. Till skillnad mot vad som gällde för innehavare av ett nordiskt körkort krävdes av innehavare av körkort från ett annat land ett körvaneintyg för utbyte. Vidare infördes en möjlighet att anteckna utbytet på det utländska körkortet. I motiven (prop s 24 ff) uttalades att utvidgningen syftade till ett mera praktiskt och rationellt system för reglering av utlänningars och utlandssvenskars körkort.

År 1981 sammanfördes reglerna om godkännande och utbyte för första gången i en och samma författning, förordning (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort (i fortsättningen kallad utbytesförordningen).

⁴ 2 LU 1955:21, rskr 142

⁵ Prop 1962:155, 1 LU 34, rskr 278

Lagändringen⁶ grundade sig på körkortsutredningens betänkande Fortsatt körkortsreform (SOU 1978:27).

Utbytesförordningen är inte begränsad att gälla för körkort utfärdade i de länder med vilka Sverige har ingått de tidigare nämnda överenskommelserna eller till körkortshavare som endast tillfälligt vistas i landet. Sverige godkänner och byter ut körkort från alla världens länder, om förutsättningarna i övrigt enligt utbytesförordningen är uppfyllda.

Enligt förordningen (1 och 2 §§) godkänns ett utländskt körkort i Sverige i huvudsak i enlighet med sitt innehåll, om inte

- körkortet är ogiltigt i det land där det har utfärdats,
- innehavaren av körkortet varit kyrkobokförd i Sverige sedan mer än ett år,
- innehavaren under de tre senaste åren har haft ett svenskt körkort som återkallats av en svensk myndighet,
- körkortet bytts ut mot ett svenskt körkort

Ett körkort godkänns inte innan körkortshavaren fyllt 18 år. Ett utländskt körkort får inte heller användas för att föra motordrivet fordon i yrkesmässig trafik eller att föra lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods, om fordonet är registrerat i Sverige.

Om det föreligger en återkallelsegrund enligt 16 § KKL kan länsrätten efter ansökan av ett allmänt ombud i körkortsfrågor, som förordnas av länsstyrelsen i resp län, AO, förklara att ett utländskt körkort under viss tid inte skall godkännas i Sverige (4 §). Ett beslut av

⁶ Prop 1979/80:178, TU 80/81:1, rskr 29

länsrätt kan överklagas hos kammarrätt och därefter hos regeringsrätten.

Ett utländskt körkort får vidare bytas ut (7 §) mot ett motsvarande svenskt körkort utan förarprov om det utländska körkortet gäller i Sverige, innehavaren uppfyller de personliga och medicinska lämplighetskrav som anges i 7 § KKL och är kyrkobokförd i Sverige.

Oberoende av den behörighet innehavaren har enligt sitt utländska körkort kan utbyte av körkort utfärdade i andra länder än Danmark, Finland, Island eller Norge endast ske till körkort klass B (7 §). För utbyte till körkort med högre behörighet krävs sålunda förarprov utom för innehavare av körkort från de nordiska länderna.

I utbytesförordningen finns inte krav på att det utländska körkortet måste företes för att en ansökan om utbyte skall bifallas. Det är möjligt att på annat sätt, t ex med intyg från en myndighet i utfärdandelandet, styrka sitt körkortsinnehav (jfr regeringsrättens årsbok RÅ 1988 not 172, 582, 583, 614).

Frågan om utbyte av ett utländskt körkort prövas i första instans av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är kyrkobokförd (8 §). Länsstyrelsens beslut kan överklagas hos kammarrätt och därefter hos regeringsrätten (11 §).

Regeringen har till trafiksäkerhetsverket, TSV, delegerat rätten att medge undantag från bestämmelserna i utbytesförordningen om det föreligger synnerliga skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten (10 §). Enligt förarbetena (prop 1979/80:178 s 53) bör möjligheten utnyttjas i enskilda fall då en strikt tillämpning av

reglerna skulle leda till stötande resultat. Enligt TSVs⁷ praxis medges undantag från bestämmelsen om högst ett års kyrkobokföring i Sverige om tiden för överskridandet understiger sex månader. Vidare medges undantag från bestämmelsen att körkortet skall vara giltigt i utfärdandelandet om giltighetstiden gått ut under vistelsen i Sverige och innehavaren är politisk flykting som p g a dröjsmål med uppehållstillståndet inte kunnat bli kyrkobokförd och ansöka om utbyte innan körkortets giltighetstid gått ut. Vid ansökningstillfället får körkortet inte ha varit ogiltigt längre tid än ett år.

Av ansökningarna om undantag avser ca 70 % frågan om överskridande av ett års kyrkobokföring och ca 30 % ogiltighet i utfärdandelandet. Ungefär 60 % av ansökningarna bifalls av TSV.

TSVs beslut om undantag kunde tidigare överklagas till regeringen. Denna möjlighet upphörde 1987-01-01⁸.

Ett körkort utfärdat i Danmark, Finland, Island och Norge gäller i Sverige så länge det är giltigt i utfärdandelandet (12 §). Körkortet kan även bytas ut mot ett svenskt oberoende av den tid innehavaren varit kyrkobokförd i Sverige.

2.4 Regler i andra länder om godkännande och utbyte

Regler i Danmark, Finland och Norge om godkännande och utbyte av varandras körkort överensstämmer i stort med de svenska och berörs därför inte närmare. När det gäller utomnordiska körkort gäller följande.

⁷ TSVs rapport om utländska körkort dnr 4(1-8805577, 1989-02-28.

⁸ SFS 1986:151

2.4.1 Danmark⁹

Körkortshavare som inte är bosatta i Danmark får vid tillfälligt besök där använda ett särskilt internationellt körkort eller ett nationellt körkort, om det är utfärdat med latinska bokstäver eller har en offentligt godkänd översättning till danska, engelska eller franska bifogad. Den danska polisen har också möjlighet att utfärda sk turistkörkort.

En person som tar fast bosättning i Danmark måste ha ett danskt körkort för att få köra bil i Danmark. Han får dock använda sitt utländska körkort i ett år om det är utfärdat i ett EG-land. I övriga fall gäller det utländska körkortet endast i 14 dagar.

En körkortshavare som tar fast bosättning i Danmark och som innehar ett giltigt körkort utfärdat i ett EG-land eller i ett land som har ratificerat Paris-, Genève- eller Wienkonventionen kan erhålla ett danskt körkort utan att avlägga förarprov. Även körkort utfärdade i andra länder får bytas ut mot danska. Bl a om körkortet erhållits på väsentligt annorlunda villkor än för ett danskt körkort kan polismyndigheten emellertid först förelägga körkorthavaren att avlägga ett orienterande körprov.

2.4.2 Finland

I 37 § förordningen om körkort stadgas att nationellt eller internationellt körkort utfärdat i stat, som anslutit sig till Genève- eller Wienkonventionerna, eller officiell finsk- eller svenskspråkig översättning av det nationella körkortet berättigar, inom gränserna för sin giltighet, den som är stadigvarande bosatt utomlands och

⁹ Uppgifter ur TSVs tidigare omnämnda rapport

uppnått i Finland stadgad körkortsålder att framföra motordrivet fordon i Finland. Andra utomnordiska körkort är inte giltiga i Finland om inte annat följer av internationella avtal. Polisen kan dock utfärda körkort som gäller för fordon klass A och B med högst ett års giltighet för den som är stadigvarande bosatt utomlands och vars utländska körkort inte är giltigt i Finland. Trafikministeriet kan på basen av mellanstatliga överenskommelser bestämma att körkort klass A och AB utan krav på förarexamen får utfärdas för den som har ett utländskt körkort med motsvarande behörighet. Enligt uppgift från TSV har Finland slutit sådana avtal med bl a Storbritannien, Österrike, Förbundsrepubliken Tyskland och Frankrike. En översyn av gällande körkortsbestämmelser pågår f n.

2.4.3 Norge

De norska reglerna delar i fråga om godkännandet av utländska körkort upp de utländska körkorterna i fyra grupper¹⁰.

En körkorthavare som är fast bosatt utom norden och som tillfälligt uppehåller sig i Norge får använda sitt körkort intill ett år om det utländska körkortet är utfärdat i en stat som anslutit sig till Genève- eller Wienkonventionerna och är utställt i innehavarens bosättningsland efter modell som föreskrivs i konventionerna. För förande av norskregistrerat fordon är giltighetstiden begränsad till tre månader. Även vissa andra utländska körkort med samma utformning och med bl a en översättning bifogad kan godtas. Vissa andra villkor måste också vara uppfyllda. Polisen kan vid tveksamhet i fråga om körkortsförhållandet eller förarkompetensen kräva ett praktiskt körprov.

¹⁰ Førrerkortforskriftene av den 23 februar 1979 reviderade den 1 oktober 1989

När innehavaren tar fast bosättning i Norge gäller körkort som utfärdats i föregående bosättningsland i tre månader. Andra utländska körkort är ogiltiga. Tidpunkten för fast bosättning räknas från det personen erhöll personnummer eller, om denne är asylsökande, från tidpunkten för registreringen som sådan.

Personer som är fast bosatta i Norge och förvärvar körkort i utlandet kan enligt huvudregeln inte använda det i Norge. Vissa undantag finns.

I fråga om körkort för diplomater från utlandet m fl gäller särskilda regler som inte berörs närmare här.

Rätten till utbyte av utländska körkort är i Norge beroende av i vilket land körkortet är utfärdat. Länderna delas in i fyra grupper. För varje grupp ställs olika krav för utbyte. För körkort utfärdade i länder som tillförts grupp 1 sker byte utan förarprov medan utbyte i grupp 4 sker efter "glattkjørering och full førerprøve"

2.4.4 EG

I syfte att främja bl a människors rörlighet inom Gemensamma Marknaden gavs 1980 direktiv för ett s k EG-körkort¹¹. Införandet av ett EG-körkort konstaterades förutsätta harmonisering av de nationella kompetenskraven och förarproven inom gemenskapen, vilket bara ansågs kunna ske gradvis. Beslutet 1980 sågs därför som ett första steg i en sådan harmonisering och omfattade en modell för ett EG-körkort, ömsesidigt erkännande av nationella körkort samt rätt till utbyte av körkort för dem som flyttar från ett land till ett annat inom EG.

¹¹ First Council Directive of 4 December 1980 on the introduction of a Community driving licence, 80/1263/EEC

På EG-körkortets omslagssida anges utfärdandeland samt rubriken "körkort" på samtliga medlemsländers språk och alfabet. Körkortet skall vara undertecknat av körkortshavaren och försett med dennes fotografi. Från detta senare krav kan medlemsstat dock få dispens.

I direktivens artikel 6 sägs att körkort får utfärdas endast till dem:

- (a) som klarat ett praktiskt och teoretiskt förarprov och som uppfyller medicinska lämplighetskrav. Kompetenskraven och de medicinska kraven får inte "väsentligen" understiga dem som närmare specificeras i bilaga till direktiven (Minimum requirements for driving test resp Minimum standards of physical and mental fitness). För förarprovet specificeras minimiinnehållet i det teoretiska provet och körprovet. För exempelvis körprovet anges förhållandevis detaljerat vilka typer av beteenden som skall kontrolleras, i vilka trafikmiljöer provet skall genomföras och hur länge det minst skall pågå.
- (b) som har sin normala hemvist inom det utfärdande landet, om landets lagstiftning så kräver.

Direktiven medger frihet för medlemsstaterna att själva bestämma behörighetsålder och körkortets giltighetstid.

Direktiven för EG-körkortet trädde i kraft 1983. Införandet kunde dock skjutas till 1986.

EG-körkortet godkänns för användning inom övriga EG-länder utöver utfärdandelandet i högst ett år efter det att körkortshavaren fått sin normala hemvist inom annat EG-land (artikel 8). Vidare har körkortshavaren rätt att inom den perioden få sitt körkort utbytt utan förarprov. Utbytet förutsätter att det körkort som skall bytas är

giltigt. Detta skall intygas av körkortshavaren och vid behov kontrolleras av den utbytande myndigheten. Utbytet sker i så fall till EG-körkortet. Det gamla körkortet skall återsändas till den myndighet som utfärdat det genom försorg av den myndighet som verkställt utbytet. Dock kan medlemsstat vägra utbyte om dess nationella regler inte medger utbyte.

Det finns inga enhetliga EG-regler för utbyte av körkort som utfärdats i länder utanför EG. Direktiven ger utrymme för nationella särregler, exempelvis att vägra utbyte. Flertalet EG-länder medger dock utbyte av körkort från länder som anslutit sig till Wienkonventionen men reglerna varierar från land till land. Spanien byter exempelvis ut mexikanska körkort mot spanska av EG-modell enligt bilateralt avtal med Mexiko. Det nya körkortet ger innehavaren rätt att köra bil i Spanien efter bosättning. Andra EG-länder godkänner ett sådant till spanskt utbytt körkort vid tillfällig vistelse. Skulle vederbörande emellertid senare flytta till annat EG-land, t ex Danmark, kan han inte byta sitt inbytt spanska körkort mot ett danskt eftersom det mexikanska ligger i botten. Danmark byter nämligen inte ut mexikanska körkort eftersom Mexiko inte anslutit sig till Wienkonventionen.

År 1988 tog EG ett andra steg mot ökad harmonisering genom förslag till nya direktiv om körkort att ersätta nu gällande¹². Förslaget syftar till att såväl förbättra trafiksäkerheten som att underlätta individers bosättning i annat EG-land än det där körkortet utfärdats. Kravet att körkortet skall bytas ut inom ett år efter fast bosättning inom annat EG-land konstateras utgöra ett hinder för individers rörelsefrihet inom EG, vilket inte är godtagbart mot bakgrund av de framsteg som gjorts för

¹² Proposal for a Council Directive on the driving licence, COM(88) 705 final, Submitted by the Commission on 9 December 1988, 89/C 48/01

integrationen i Europa. Därför anges det som önskvärt med en EG-modell som innebär att inhemska körkort ömsesidigt erkänns av medlemsstaterna utan någon förpliktelse att byta ut körkortet. Genom att körkortet ömsesidigt erkänns bör, enligt förslaget, behovet att byta ut körkort försvinna för personer som tar normal hemvist inom annat EG-land än det där körkortet utfärdats.

Utbytesrätten bibehålls dock enligt förslaget. I artikel 10 föreslås att körkortshavare som tar normal hemvist i annat EG-land får begära utbyte av sitt körkort till motsvarande utfärdat av behörig myndighet inom det land där han tagit sitt nya hemvist. Vid behov skall den utbytande myndigheten då kontrollera att körkortet fortfarande är giltigt och efter utbytet returnera det gamla körkortet till den myndighet som utfärdat det.

Det är av praktiska skäl och med hänsyn till den enskilde som utbytesrätten behållits. I vissa EG-länder finns exempelvis krav på periodisk förnyelse av körkort. En person med körkort erhållet i land med sådana krav, som bosatt sig permanent i ett land utan sådana krav, måste periodiskt förnya körkortet i utfärdandelandet för att behålla det aktivt. För den enskilde kan det bli dyrt och opraktiskt, särskilt om förnyelsekravet innebär att vederbörande måste inställa sig i utfärdandelandet för exempelvis läkarundersökning eller motsvarande. Genom att behålla utbytesrätten kan vederbörande besparas praktiska olägenheter.

I det nya förslaget specificeras kraven på en förares kompetens för att erhålla körkort betydligt mera i detalj. Förslaget är tänkt att träda ikraft från halvårsskiftet 1990. Något beslut är ännu ej fattat.

3. PROBLEM I FRÅGA OM UTBYTE AV UTLÄNDSKA KÖRKORT

3.1 Probleminventering

Sedan den första överenskommelsen om godkännande av andra länders körkort träffades 1909 har den gränsöverskridande biltrafiken ökat väsentligt. En överenskommelse om godkännande har därför naturligt nog större betydelse idag än tidigare. De problem som är förbundna med ett godkännandeförfarande har vid en vägning mot behovet att främja rörligheten över gränserna ansetts överkomliga.

Rätten till utbyte har däremot inte någon funktion för den internationella vägtrafiken utan har tillkommit för att underlätta körkortskontrollen av utländska förare, dvs den har ett rent praktiskt administrativt syfte. Utbytesrätten har emellertid med tiden istället för att åstadkomma förenklingar kommit att ge upphov till en mängd problem.

Främst har problem i följande hänseenden förts fram.

1. **Trafiksäkerheten.** Någon kontroll av förar-kompetensen görs inte i samband med ett utbyte. Det utländska körkortet kan exempelvis ha erhållits i ett land med betydligt lägre krav på teoretisk och praktisk kompetens än vad som krävs för ett godkänt svenskt förarprov eller också kan det ha förvärvats på otillbörligt sätt eller vara förfalskat.
2. **Det utländska körkortets äkthet.** Förfalskade körkort och körkort vilkas äkthet i vart fall kan ifrågasättas är inte ovanliga. Den som får sitt förfalskade körkort utbytt mot ett svenskt erhåller förutom förarbehörighet en högklassig identitetshandling.

3. Det utländska körkortets giltighet. Giltighetskontrollen försvåras ofta av att tillförlitliga körkortsregister saknas i utfärdandelandet. Den hos oss bristande kunskapen om utländska myndigheters behörighet innebär ytterligare svårigheter vid giltighetskontrollen och kan medföra inkonsekvent ärendehantering.
4. Det stora resursbehovet och statens kostnader för utbyteshanteringen. I takt med att antalet ansökningar har ökat kraftigt framstår inte resursanvändningen och kostnaderna som rimliga längre. Det framstår inte heller som motiverat att ta i anspråk stora utredningsresurser hos såväl länsstyrelser som statens kriminaltekniska laboratorium, SKL, för "fel" ändamål, dvs för kontroll av det utländska körkortets äkthet och giltighet i stället för kontroll av vederbörandes förarkompetens.
5. Körkortet som kompetensbevis. Ett svenskt körkort skall vara en garanti för att innehavaren har de kunskaper, den lämplighet och den kompetens som krävs enligt våra regler. Om en förare som inte uppfyller dessa krav kan erhålla ett svenskt körkort genom utbyte kan i framtiden det förtroende för svenska körkort äventyras, som ingångna överenskommelser om godkännande förutsätter.
6. Rättvisaspekten. Utbytesrätten medför olika behandling av förare som måste genomgå svensk förarutbildning och förarprov för att få körkort och övriga.

I det följande kommer KK 2000 att närmare analysera de problem och hypoteser som nämnts under punkterna 1-6.

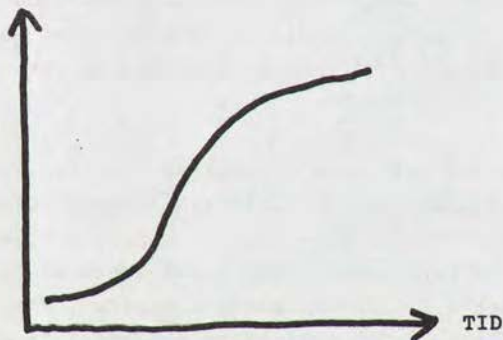
3.2 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet brukar mätas i antal olyckor i förhållande till trafikmängd.

Världens länder skiljer sig kraftigt åt i fråga om trafiksäkerhet. Variationen förklaras i första hand av motoriseringsgraden. Det är i och för sig självklart att länder med en långvarig och utvecklad motorism har uppnått bättre trafiksäkerhet än länder i ett tidigt motoriseringsskede. Skillnaden är emellertid så kraftig att vissa länder har flera hundra gånger högre trafiksäkerhet än andra.

Bilismen visar i stora drag samma generella utveckling världen över. Den genomgår tre mer eller mindre distinkta faser: utvecklingsfas, explosionsfas och mättnadsfas. Den tid faserna tar, och hur den ena övergår i den andra, bestäms huvudsakligen av den ekonomiska utvecklingen. Vissa länder har på kort tid kommit in i en explosionsfas, exempelvis oljestaterna på grund av deras kraftiga och snabba ekonomiska tillväxt under sjuttioalet.

BILTÄTHET



Figur 1. Bilismens tre faser: utveckling, explosion, mättnad.

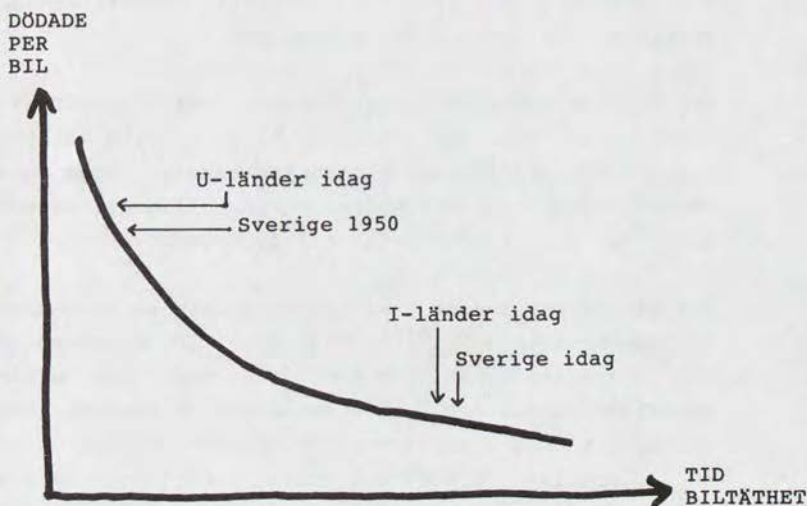
Under utvecklingsfasen är biltätheten låg, tillväxttakten långsam och trafiksäkerheten dålig. De flesta utvecklingsländer befinner sig där med lägre biltäthet än 50 bilar per 1 000 invånare, oftast betydligt lägre. Olycksfrekvensen i förhållande till bilmängden är mycket hög jämfört med industriländernas. Antalet årligen dödade per 10 000 bilar - ett mått som vanligen används i internationella jämförelser, fortsättningsvis benämnt d/b - sträcker sig från ca 30 personer och uppåt. Sverige har idag 2,1 som jämförelse. I många länder som befinner sig i utvecklingsfasen ligger d/b betydligt över 100. För att nämna några exempel: Nigeria har ca 150, Malawi ungefär detsamma, Etiopien omkring 270, Togo över 300. Det innebär att var trettionde bil i Togo är inblandad i en dödsolycka varje år (bilaga 3).

Sverige har genomgått samma utveckling. Direkt efter andra världskriget låg vår biltäthet kring ca 30 bilar per 1 000 invånare och landets d/b på 25. Sverige hade då alltså samma relativa dödsfrekvens som utvecklingsländerna idag.

Under bilismens andra fas, explosionsfasen, sjunker d/b till under 10. För Sveriges del inträffade den under femtio- och sextiotalen. I början av sjuttiotalet hade d/b sjunkit till ca 6 i vårt land. Biltätheten var då ca 300 bilar per 1 000 invånare.

Vid dessa nivåer når bilismen en mättnadsfas. Den fortsätter visserligen att öka men inte lika snabbt. OECD-länderna befinner sig där idag, med en d/b på 5 eller därunder. Under sjuttiotalet utvecklades Sveriges trafiksäkerhet till att bli bland de bästa i världen, för att inte säga den bästa. Under åttiotalet har många länder hämtat in försprånget och ligger nu på samma eller nästan samma internationellt sett låga nivå. Så gör exempelvis de nordiska grannländerna, länderna i nordvästra Europa,

Nordamerika, Japan, Australien och Nya Zeeland (bilaga 3).



Figur 2. Antal dödade per bil som funktion av motoriseringsgrad.

Utvecklingen mot bättre trafiksäkerhet beror på att såväl samhälle som individ anpassar sig till den framväxande bilismen. Samhället bygger ut trafiksystemet, reglerar och övervakar trafiken, skapar skyddade områden särskilt för barn och gamla. Individen å sin sida lär sig gradvis trafikens risker, skärper sin uppmärksamhet, övervakar sina barn.

Förarna har självklart en viktig roll i sammanhanget. Deras säkerhetsmedvetande och kompetens är en produkt av den trafikmiljö i vilken de förvärvat sin erfarenhet.

Förare kan naturligtvis i viss utsträckning anpassa sitt körsätt till olika trafikförhållanden. En svensk förare utomlands anpassar sitt körsätt till de lokala förhållandena för att minska riskerna med ett i den trafikmiljön avvikande beteende. Utländska förare i Sverige anpassar sig på motsvarande sätt till våra trafikförhållanden. Frågan är hur långt anpassningen kan ske.

Statistiskt underlag för att bedöma trafikolycksfrekvensen för förare med utländska eller utbytta körkort resp förare med inhemsk utbildning saknas. Någon undersökning härav har inte heller varit möjlig att genomföra under den tid KK 2000 haft till förfogande.

För att på annat sätt söka belysa frågan om utländska förares anpassning till svenska trafikförhållanden har TSV på uppdrag av KK 2000 tagit fram uppgifter om körkortsingripanden mot förare som erhållit körkort genom utbyte och förare med "svenska" körkort. Uppgifterna gäller samtliga körkort med endast behörigheterna B eller AB per 1990-04-17, mot vilka ingripanden i form av återkallelser och varningar gjorts enligt 16 § 1-4 KKL. Totalt omfattas drygt 82 000 förare med utbyteskort och omkring 4 060 000 förare med svenska körkort. I tabell 1 redovisas den relativa frekvensen körkortsingripanden för olika ålders- och könsgrupper. Särskilt för äldre innehavare är de utbytta körkortet avsevärt yngre än motsvarande svenska körkort. Hänsyn måste därför tas till innehavstiden. I tabellen har med anledning härav antalet körkortsingripanden beräknats per 1 000 körkortsår.

Tabell 1. Relativa frekvensen körkortsingripanden enligt
16 § 1-4 KKL

	Utbytta körkort	Svenska körkort
Män		
18-24	20,6	16,1
25-34	11,1	9,0
35-64	6,3	3,8
65-	2,0	1,9
Kvinnor		
18-24	3,7	3,1
25-34	1,5	1,5
35-64	1,3	0,7
65-	1,2	0,5

Som framgår av tabellen är den relativa frekvensen körkortsingripanden högre mot förare med utbytta körkort än mot förare med svenska körkort. Resultatet är inte o-
väntat eftersom skillnaden i trafiksäkerhet mellan olika länder är stor och många innehavare av utbyteskort kommer från länder med mindre utvecklade trafik- och trafik-
säkerhetsförhållanden än Sveriges.

Med hänsyn till den stora variationen i trafiksäkerhet som föreligger mellan olika länder och de anpassnings-
problem för utländska förare som avspeglas i körkorts-
ingripanden mot körkort som erhållits genom utbyte har
KK 2000 funnit att utbytesrätten utgör ett principiellt
trafiksäkerhetsproblem. Genom nuvarande rätt till utbyte
av ett utländskt körkort mot svenskt har Sverige fränhänt
sig möjligheten att kontrollera den utländske förarens
förutsättningar för en godtagbar anpassning till svenska
trafikförhållanden. Under en period då invandringen sker
från länder med outvecklad trafiksäkerhet är detta prin-
cipiella trafiksäkerhetsproblem betydande.

3.3 Det utländska körkortets äkthet resp giltighet

Förra året, 1989, behandlades närmare 13 000 utbytesärenden av länsstyrelserna. Av dem skickades knappt 6 % till SKL för undersökning.

Förfalskningar finns av olika slag. Ingrepp/ändring i körkortet påvisas av SKL mestadels med hjälp av optiska metoder. Totalförfalskningar kan SKL avslöja genom trycksaksundersökning där körkortet jämförs med ett äkta dokument, ett s k referensdokument.

I ungefär hälften av de undersökta fallen kunde SKL konstatera förfalskning, tabell 2¹³.

Tabell 2. Av SKL undersökta körkort

	Antal undersökta	Antal förfalskade
1982	68	uppgift saknas
1983	63	uppgift saknas
1984	81	uppgift saknas
1985	93	61
1986	94	59
1987	321	150
1988	559	254
1989	725	357

Antalet körkort som skickats till SKL för undersökning har således mer än tiodubblats sedan 1982. Vanligaste ursprungsländer för de körkort som SKL fått från länsstyrelserna för undersökning har under den senaste femårsperioden varit, i mängdordning, Iran, Libanon, Irak,

¹³ Uppgifter ur den tidigare omnämnda rapporten från TSV och av SKL översända uppgifter till KK 2000.

Chile, Polen, Etiopien, Vietnam och Rumänien. För andelen förfalskade körkort är motsvarande ordning Irak, Chile, Etiopien, Libanon, Polen och Iran. Fördelningen på ursprungsländer för de undersökta körkortet följer enligt SKL flyktingströmmen med ca ett års fördröjning.

Som nyss nämnts undersöker SKL endast några procent av alla utbytesärenden. Hur många förfalskade körkort som godkänns för utbyte till ett svenskt i den stora mängd som inte undersöks av SKL är okänt. En jämförelse mellan andelen ansökningar som avslås av länsstyrelserna i förhållande till det antal undersökta körkort där SKL konstaterat förfälskning visar en kraftigt ökning under senare år, från 8 % 1985 till 26 % år 1989.

Också antalet obehörigt utfärdade körkort - körkortshandlingen är äkta men vederbörande har exempelvis fått den utan att ha genomgått i utfärdandelandet föreskrivet förarprov - är okänt. Handlingens giltighet kan ibland kontrolleras genom kontakt med den utländska myndighet som anges ha utfärdat körkortet. Svårigheterna är emellertid avsevärda vilket i sin tur kan medföra olikhet i hanteringen länsstyrelser emellan. Kontrollsvårigheterna torde till övervägande del ha kommit utbytessökandena till fördel.

Även om mörkertalet för förfalskade resp. obehörigt utfärdade utländska körkort som byts ut inte skulle vara stort i förhållande till den totala mängden är det avslöjade antalet ändå tillräckligt alarmerande för att utgöra ett, enligt KK 2000, väsentligt problem. Härtill kommer att personer som illegalt bytt identitet genom utbytesrätten kan erhålla en identitetshandling av internationellt sett hög kvalitet.

3.4 Resurser och kostnader för hantering av utbytes- ärendena

3.4.1 Nuvarande förhållanden

Kostnader för hantering av utbytesärenden uppstår hos länsstyrelser, SKL, polis, domstolar och TSV.

Ansökan om utbyte av utländskt körkort mot svenskt görs hos länsstyrelsen. Ansökan skall göras inom ett år från kyrkobokföringen och kostar f n 570 kr (april 1990).

Länsstyrelsen prövar om förutsättningarna för utbyte är uppfyllda. Ärendevolymen framgår av tabell 3.

Tabell 3. Antalet ansökningar hos länsstyrelserna om utbyte av utländskt körkort mot svenskt¹⁴

	Antal an- sökningar	Bifall	Avslag	Avslag i procent
1982	6 595	5 917	678	10
1983	5 072	4 437	635	9
1984	5 928	5 122	806	7
1985	6 871	6 099	772	11
1986	8 993	8 070	923	10
1987	10 646	9 646	1 000	9
1988	11 219	10 069	1 150	10
1989	12 751	11 383	1 368	11

Som framgår av tabellen har antalet ansökningar per år varit relativt konstant fram till 1985 för att i det närmaste fördubblas mellan 1985 och 1989.

¹⁴ Uppgifterna är hämtade från TSVs tidigare nämnda rapport och från enkätsvar som KK 2000 inhämtat från samtliga länsstyrelser.

Avslagsprocenten har under hela perioden legat kring 10 %.

De vanligaste anledningarna till länsstyrelsens avslagsbeslut är att körkortshavaren varit kyrkobokförd i Sverige under mer än ett år eller att körkortet bedömts vara oäkta eller ogiltigt.

När länsstyrelsen avslagit en ansökan om utbyte kan körkortshavaren klaga hos kammarrätt och därefter hos regeringsrätten.

KK 2000 har från regeringsrätten och landets kammarrätter inhämtat uppgifter om antalet överklagade utbytesärenden. Av domstolarnas svar kan en kraftig ökning av ärendetillströmningen utläsas, tabell 4.

Tabell 4. Antalet överklagade utbytesbeslut (endast den enskilde kan klaga)

	Totala antalet avslag	Antal över- klaganden	Bi- fall	Av- slag	Övr	Avslag i %
1985	772	178	21	140	17	79
1986	923	277	29	220	24	79
1987	1 000	347	39	287	21	83
1988	1 150	396	41	336	13	85
1989	1 368	583	53	469	16	80

Benägenheten att överklaga avslagsbeslut har ökat från 23 % år 1985 till 43 % år 1989. Totalantalet överklaganden har vidare ökat mellan 1985 och 1989 med drygt 100 %. Omkring 80 % av överklagandena avslås av domstolarna.

De resurser - personalkostnader, kostnader för undersökningar hos SKL (750 kr/undersökt körkort), överställningskostnader mm - som tas i anspråk för handläggningen hos länsstyrelserna uppgick för 1989 till totalt ca 4,4 milj kr enligt KK 2000s enkät till samtliga läns-

styrelser. Kostnaderna för personal uppgick till ca 2,6 milj kr, äkthetsundersökningar hos SKL till ca 400 000 kr och översättningskostnader m m till ca 1,4 milj kr. En motsvarande sammanställning för 1988 har gjorts av TSV och redovisas i tidigare nämnda rapport. Då uppgick totalkostnaderna till ca 3,6 milj kr.

Resursanvändningen hos SKL för äkthetsundersökningar är stor. Resursåtgången har ökat proportionellt med ökningen i ärendevolym under åttiotalet. År 1989 användes 2,5 av avdelningens 5 tjänster för dokumentundersökningar - alltså hälften av resurserna som skall täcka landets samlade behov av undersökning av förfalskade handlingar. En del av arbetet med metodutveckling har blivit tillbakasatt på grund av ökningen av körkortsundersökningar. Övertidsarbetet har ökat och därmed har kostnaderna ökat ytterligare. SKL utför undersökningar kostnadsfritt på begäran av polis och åklagare. SKL tycker sig ha märkt att länsstyrelserna numera i högre grad än tidigare överlämnar körkort där förfalskning misstänks till polis för brottsutredning.

Hos domstolarna har resursanvändningen ökat markant under årens lopp. För handläggningen i domstol uppstår kostnader dels för domstolens eget arbete, dels för översättning av ingivna handlingar och eventuell undersökning hos SKL.

Den som inte uppfyller kraven för utbyte kan hos TSV ansöka om undantag från utbytesförordningens regler. En sådan ansökan kostar f n 150 kr. Antalet sådana dispensansökningar har ökat kraftigt hos TSV, från 648 år 1986 till 1 191 år 1989.

3.4.2 Framtidsprognoser

Omfattningen av utbytesverksamheten är beroende av invandringen till Sverige.

Under åren 1982 - 1985 invandrade omkring 25 000 personer/år till Sverige. Därefter har invandringen ökat och uppgick till knappt 59 000 år 1989. En mindre del utgörs av den utomeuropeiska arbetskraftsinvandringen. Merparten är flyktingar och personer, som av humanitära eller flyktingliknande skäl önskar stanna i Sverige, samt anhöriga till dem. Regeringen beslutade i december 1989 om begränsningar i rätten till asyl. Beslutet är avsett att gälla tills vidare. Asyl medges numera endast sökande som uppfyller kraven enligt FNs flyktingkonvention samt dem som i övrigt har särskilt starka skäl. Asyl beviljas således i princip inte längre de facto-flyktingar. Enligt uppgifter från statens invandrarverk, SIV, uppgick antalet asylsökande i december 1989 till drygt 5 000 personer och i mars 1990 till ca 3 100.

Resursåtgången är redan i dag hög för utbyteshanteringen. SIV beräknar för budgetåret 1989/90 en ökning av antalet asylsökande med 110 procent i förhållande till föregående budgetår eller till totalt 40 000. Härtill kommer den övriga invandringen. Ytterligare ökade resurser för utbyteshanteringen kommer att behöva tas i anspråk om rätten till körkortsutbyte enligt nuvarande regler skall bibehållas vid en ökande invandring.

3.5 Körkortet som kompetensbevis

Enligt Wienkonventionen förbinder sig varje land att vidta sådana åtgärder som kan befinnas nödvändiga för att säkerställa att nationella körkort inte utfärdas inom dess territorium utan rimlig garanti för förarens skicklighet och lämplighet (artikel 41 punkt 3). Det är den utfärdande myndigheten som har att garantera körkortshavarens kvalifikationer: körkort får således inte lämnas ut med mindre vederbörande uppfyller kraven. Även vår överenskommelse med de nordiska länderna bygger på denna förutsättning.

Internationella överenskommelser mellan stater om ömsesidigt godkännande av varandras körkort bygger således på förutsättningen att ett körkort representerar en viss miniminivå i fråga om innehavarens lämplighet och kompetens.

Ett svenskt körkort representerar en, i internationell jämförelse, väldefinierad förarkompetens och utgår från den syn på motorfordonsförarens särskilda ansvar som utvecklats under vår motorisering. Det är därför oförenligt med modernt trafiksäkerhetsarbete att urholka förtroendet för våra förardokument genom ett utbytesförfarande, där kompetens och lämplighet inte kontrolleras. När Europas transportintegrering ökar under nittiotalet, vilket på körkortsområdet kommit till uttryck i införandet av EG-körkortet (se avsnitt 2.4.4), är det viktigt att det svenska körkortet åtnjuter omvärldens förtroende.

3.6 Rättviseaspekter

Förutom att det är principiellt felaktigt att inte ställa samma höga krav på alla grupper för att få körkort har körkortsaspiranterna i Sverige kostnader för utbildning och prov. För närvarande ligger genomsnittskostnaderna för utbildning och prov i intervallet 7 100 - 8 100 kr (uppgift från statens pris- och konkurrensverk, SPK, enligt prisnivån september 1989). Kostnaderna varierar givetvis i enskilda fall, men även den som skaffat sig den nödvändiga kompetensen genom privat övningskörning har kostnader för läromedel m m. Körkortsaspiranter upplever att de blir orättvist behandlade jämfört med utbytessökande.

3.7 Problemen i sammanfattning

Det väsentligaste problemet med utbytesrätten gäller trafiksäkerhetsaspekten. I inkompetenta händer är bilen ett så farligt redskap att vi i Sverige ställer höga

krav på kompetens och lämplighet för att en person skall betros med körkort utifrån den syn på motorfordonsförarens särskilda ansvar som utvecklats under vår motorisering. I det moderna trafiksäkerhetsarbetet har trafikanten kommit än mer i fokus. Ett tilltagande generellt problem gäller exempelvis trafikantens förmåga och vilja att använda sig av de säkerhetsarrangemang som finns på väg, i fordon och vid trafikregleringar. I det perspektivet kommer kraven på förarens kompetens och lämplighet att öka ytterligare under nittiotalet. Det måste anses oförenligt med modernt trafiksäkerhetsarbete att låta dessa krav urholkas genom ett utbytesförfarande där kompetens och lämplighet inte kontrolleras. När Europas transportintegrering ökar under nittiotalet är det viktigt att det svenska körkortet åtnjuter omvärldens förtroende.

Rätten till utbyte av utländska körkort har utvecklats till en resurskrävande administrativ apparat för bedömning av äktheten och giltigheten hos utländska dokument. I ett tidigare skede, då volymen var hanterlig, framstod inte det principiellt felaktiga i denna hantering lika tydligt. Idag, då förarens betydelse för trafiksäkerheten blivit allt mer uppmärksammas, är det enligt kommitténs uppfattning inte längre acceptabelt att lämplighet och kompetens provas genom dokumentundersökning istället för förarprov.

4. ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

En utgångspunkt för vårt arbete är de internationella överenskommelser som Sverige ingått. Det är inte KK 2000s uppgift att ifrågasätta dessa åtaganden mot främmande länder utan att inom gällande ramar föreslå förbättringar. KK 2000 har därför koncentrerat sig på tänkbara åtgärder med utgångspunkt från Genève- och Wienkonventionernas bestämmelser om godkännande av körkort och den nordiska överenskommelsens bestämmelser om såväl godkännande som utbyte.

4.1 Tänkbara lösningar

En tänkbar lösning i syfte att uppnå ökad trafiksäkerhet är att behålla utbytesrätten, men begränsa den till körkort utfärdade i länder med likartade trafik- och trafiksäkerhetsförhållanden som Sveriges eller utfärdade i stater som tillhör en viss organisation och vars trafikförhållanden vi känner till, exempelvis EFTA eller EG.

En annan lösning är att slopa utbytesrätten och i stället kräva förarprov för att få ett svenskt körkort.

4.1.1 Bibehållen utbytesrätt begränsad till körkort utfärdade i vissa länder

Avgörande för att behålla utbytesrätten men begränsa den till körkort utfärdade i vissa länder är att finna acceptabla grunder för denna begränsning. Avgränsningen måste göras efter klara och entydiga grunder som skall redovisas öppet. Bedömningen av olika länder utifrån dessa grunder blir avgörande för vilka utländska körkort som skall accepteras för utbyte och för vilka den nuvarande utbytesrätten avskaffas. En given avgränsning måste kunna förändras när det påkallas av sakliga förhållanden.

I direktiven till utredningen anges att en begränsning av utbytesrätten till de stater med vilka Sverige ingått överenskommelse om ömsesidigt godkännande av körkort bör övervägas. Eftersom flertalet av världens stater anslutit sig till någon av överenskommelserna (se bilaga 1) skulle en begränsning till dessa stater inte få någon praktisk betydelse. Den effekt som skulle uppnås består dessutom endast så länge landet i fråga inte anslutit sig.

Att göra begränsningen med utgångspunkt från förarutbildningens eller förarprovets kvalitet i respektive land är i princip tänkbart. Förarutbildningens kvalitet är emellertid svår att fastställa utan resurskrävande utredningar. Dessutom varierar förarutbildningens kvalitet även inom länderna. När det gäller förarprovet är variationen stor mellan länder inte bara i fråga om provets omfattning utan även beträffande de krav som ställs för att provet skall godkännas. För att bli rättvisande måste därför den praktiska tillämpningen av såväl utbildning som prov studeras närmare, vilket torde bli en resurskrävande, grannlaga och i praktiken omöjlig uppgift.

En tredje bedömningsgrund skulle kunna utgöras av landets generella trafiksäkerhetsnivå, exempelvis uttryckt i antalet trafikdödade per 10 000 motorfordon. En generell trafiksäkerhetsnivå som bedömningsgrund förutsätter att alla länder nått en viss kvalitetsnivå i sina statistiska system. Det råder emellertid stora brister i fråga om statistiskt material från åtskilliga länder. Eftersom en tillförlitlig oberoende kontroll av materialet inte är genomförbar är det inte möjligt att använda trafiksäkerhetsnivån som begränsningsgrund i det enskilda fallet.

Enligt KK 2000 är det inte möjligt att hitta grunder som är såväl principiellt acceptabla som praktiskt tillämpbara för att genomföra en länderbegränsning. Att behålla

utbytesrätten men begränsa den till körkort utfärdade i vissa länder är således enligt vår bedömning ingen framkomlig väg att lösa de problem som utbytet kommit att medföra.

4.1.2 Andra lösningar med bibehållen utbytesrätt

En lösning vore att utforma avgränsningen så att den är avhängig staters anslutning till internationella organisationer, typ EG, OECD eller EFTA. En sådan avgränsning har dock andra brister. Avgörande för en avgränsning av utbytesrätten bör vara trafiksäkerhetsaspekten. En stats anslutning till en organisation uppbärs oftast av helt andra motiv än trafiksäkerhetsskäl.

En annan möjlighet är att medge utbytesrätt för dem som registrerat sitt utländska körkort vid ankomsten till Sverige. Registreringen skulle ske i körkortsregistret. Körkort som varit registrerat i körkortsregistret under viss tid, exempelvis ett år, skulle kunna bytas ut mot ett svenskt. För utländska körkort som inte registrerats i anslutning till ankomsten till Sverige skulle någon rätt till utbyte inte finnas.

Denna lösning skulle inte minska resurs- och kontrollbehovet i någon större utsträckning. Även om systemet skulle innebära en initial minskning av i Sverige utförda förfalskningar av utländska körkort skulle kontroller av körkortets äkthet och giltighet innan de förs in i körkortsregistret fortfarande krävas. En sådan lösning skulle vidare gynna dem som blivit informerade om systemet före ankomsten till Sverige. Och fortfarande skulle det vara möjligt att byta till sig ett svenskt körkort utan att besitta förarkompetens, lämplighet eller körvana, dvs det principiella trafiksäkerhetsproblemet skulle inte försvinna. Vidare kunde man riskera att förfalskningsverksamheten flyttade utomlands i stället och därigenom blev ännu svårare att bemästra än idag.

En annan tänkbar lösning vore att länsstyrelserna åter-sände det inlämnade utländska körkortet till den utfärdande myndigheten med en förfrågan om det fortfarande är giltigt innan ett medgivande till utbyte gavs. Denna lösning liknar reglerna inom EG, se avsnitt 2.4.4. Den är emellertid möjlig endast mellan stater med i huvudsak likartade politiska system. I Sverige, som tillåter att körkort utfärdade i alla världens länder byts ut mot svenska, skulle ett sådant förfarande kunna komma att stå i strid med det skydd som Sverige ger exempelvis politiska flyktingar.

4.1.3 Slopade utbytesrätt

Som nämnts redan under 2.2.1 innehåller inte någon av de överenskommelser som Sverige ingått med andra stater, undantaget den nordiska överenskommelsen, några åtaganden om utbyte.

Utbytesrätten tillkom under femtiotalet och avsåg därvid närmast att tillämpas i förhållande till våra nordiska grannländer. De regelmodificeringar som har gjorts under årens lopp har endast avsett att underlätta den administrativa processen och prövningen. Något egentligt ifrågasättande av de ursprungliga motiven för utbytesförfarandet har däremot inte förekommit trots att trafikförhållandena har förändrats påtagligt sedan dess.

Därtill kommer att rörligheten över gränserna har ökat avsevärt. Invandringen till Sverige sker idag från helt andra länder än vid tiden för utbytesrättens införande. Karaktären hos utbytesärendena har till följd därav ändrats.

Problemen med utbytesrätten har som konstaterats i avsnitt 3 blivit allt mera uppenbara. Resursanvändningen har ökat kraftigt. Rätten till utbyte har missbrukats

i viss omfattning genom att lättförfalskade men svårkontrollerade utländska körkort kunnat bytas ut mot svenska körkort.

Dessa problem liksom det principiella trafiksäkerhetsproblemet, att ett körkort lämnas ut av körkortsmyndigheten utan att vederbörandes förarkompetens har kontrollerats, kan endast lösas om utbytesrätten slopas. Om utbytesrätten slopades skulle också ett viktigt incitament för förfalskning och otillbörlig anskaffning av utländska körkort försvinna. Även det s k illegalistproblemet, dvs att skapa en ny falsk identitet med hjälp av ett obehörigt utländskt körkort som byts mot ett svenskt, skulle minska.

Genom den utsträckta godkännandetiden som redan gäller till följd av den nordiska överenskommelsen och som följer av förslaget till nya regler om körkort inom EG kommer behovet av en utbytesrätt att minska. Även EG-körkortet, som syftar till enhetlighet inte bara när det gäller dokumentets utformning utan även kompetens och lämplighet hos innehavaren, kommer att minska behovet av en utbytesrätt. De resurser som utbytesförfarandet kommit att kräva under senare år skulle kunna användas för andra bättre ändamål med en slopad utbytesrätt.

Vårt förslag är därför att rätten till utbyte slopas.

För körkort utfärdade i Danmark, Finland och Norge måste en utbytesrätt finnas kvar eftersom Sverige är bundet av ett åtagande gentemot dessa länder i den nordiska överenskommelsen. Utbytesrätten får emellertid begränsad betydelse eftersom nordiska körkort gäller i Sverige utan annan tidsbegränsning än i utfärdandelandet. Utbytesrätten bör som nu även omfatta Island.

4.2 Godkännande av utländska körkort m m

Ett slopande av utbytesrätten får betydelse för reglerna om godkännande av utländska körkort i olika avseenden. Rätten för utländska yrkesförare och turister som tillfälligt vistas i landet - ett "turistvisum" gäller i tre månader - att använda sina körkort berörs dock överhuvudtaget inte av förslaget.

4.2.1 Ettårsfristen

I förhållande till de stater för vilka Genèvekonventionen gäller har Sverige förbundit sig att godkänna av dem utfärdade körkort under ett år i Sverige.

Enligt vår gällande rätt räknas ettårsfristen från kyrkobokföringen i Sverige (2 § 2. utbytesförordningen). Om rätten till utbyte slopas medför dagens regler att alla utomnordiska körkort blir ogiltiga ett år efter det att innehavaren blivit kyrkobokförd i Sverige. Tiden ett år bör av praktiska skäl även fortsättningsvis gälla för godkännande av alla utomnordiska körkort.

Något behov av en generell utvidgning av godkännandetiden har KK 2000 inte funnit föreligga. Däremot kan tidpunkten för ettårsfristens början diskuteras.

4.2.2 Kyrkobokföringen

Enligt nuvarande regler är ett utomnordiskt körkort ogiltigt i Sverige sedan innehavaren varit kyrkobokförd i Sverige i mer än ett år. Utländska körkort är således giltiga i Sverige även före kyrkobokföringen, om inte någon annan grund för ogiltighet föreligger.

Ett nordiskt körkort däremot gäller i Sverige oberoende av hur länge innehavaren varit kyrkobokförd här, om

övriga villkor är uppfyllda. Kyrkobokföringen har dock betydelse för de nordiska körkortens dels för att få köra yrkesmässigt och för att köra lastbil och buss för person- och godsbefordran med i Sverige registrerade fordon, dels för rätten att undervisa vid privat övningskörning.

Den nuvarande anknytningen till kyrkobokföringen valdes bl a för att få en enkel och enhetlig regel som inte skapade svårigheter i den praktiska tillämpningen och som innebar en fast utgångspunkt för beräkningen av körkortens giltighetstid. Kyrkobokföringen ansågs ge uttryck för att körkortshavaren fått en starkare anknytning till Sverige¹⁵.

En brist med anknytningen av godkännandetiden till kyrkobokföringen är att kyrkobokföring förutsätter en anmälan från den enskilde. En annan brist är att kyrkobokföring inte får ske förrän uppehållstillstånd eller asyl beviljats. En körkortshavare kan därför genom att underlåta kyrkobokföring, eller genom upprepade in- och utflyttningar och därigenom förnyade kyrkobokföringstidpunkter, ge sitt körkort en mycket lång sammantagen giltighetstid i Sverige.

Kommittén har därför övervägt om inte någon annan utgångspunkt för ettårsfristen är lämpligare än kyrkobokföringen. Motivet skulle vara att försöka förkorta den sammantagna tiden under vilken ett utomnordiskt körkort är giltigt i Sverige.

En alternativ tidpunkt, som uppfyller kravet på att körkortshavaren kan anses ha fått viss anknytning till Sverige, är tidpunkten för beslutet om beviljat uppehållstillstånd eller asyl. Denna tidpunkt har den fördelen till skillnad från kyrkobokföringen att den inte

¹⁵ Prop 1979/80:178 s. 52

är beroende av en anmälan från den enskilde utan fastställs av en myndighet. Ett register över dessa beslut förs av SIV. En tänkbar lösning vore således att SIV regelbundet aviserade körkortsregistret om nya beslut om beviljade uppehållstillstånd eller asyl.

Mot att lämna kyrkobokföringen som utgångspunkt för ettårsfristen talar emellertid att ett helt nytt system för aviseringar till körkortsregistret måste införas med de kostnader ett sådant medför. Vidare saknar SIVs beslut om uppehållstillstånd eller asyl, när det första gången fattas, den för körkortsregistret viktigaste uppgiften om personnummer. Sådant erhålls först i samband med kyrkobokföringen. Visserligen kan polisen med hjälp av befolkningsregistret SPAR kontrollera en persons folkbokföringsuppgift även utan personnummer, men det måste betraktas som en omväg.

Sammantaget har KK 2000 funnit att tillräckligt starka skäl inte föreligger för att föreslå en ändring i fråga om utgångspunkten för ettårsfristen. Däremot bör åtgärder vidtas för att förbättra kontrollmöjligheten av ettårsfristen.

4.2.3 Förbättring av polisens kontrollmöjligheter

Tiden för ett utländskt körkorts giltighet i Sverige bör således enligt KK 2000 även fortsättningsvis vara knuten till kyrkobokföringen.

Hittills har polisen vid körkortskontroller haft små möjligheter att pröva utländska körkorts äkthet och giltighet. Intresset torde inte heller ha varit särskilt stort eftersom flertalet utländska förare förväntas utnyttja utbytesrätten, varvid sådan kontroll utförs hos länsstyrelsen.

Med kommitténs förslag att slopa rätten till utbyte för utomnordiska körkortshavare upphör länsstyrelsens giltighets- och äkthetsgranskning. Därmed ökar behovet av andra kontrollmöjligheter.

Ett utländskt körkorts giltighet i Sverige bör kunna kontrolleras mot körkortsregistret. Vilka uppgifter som skall föras in i registret framgår av 91 § körkortsförordningen (1977:772, KKF). Idag registreras inte utländska körkortshavares kyrkobokföring i körkortsregistret. Innehav av ett utländskt körkort, utfärdandeland och körkortsnummer eller liknade registreras endast om innehavaren gör sig skyldig till trafikbrott och är kyrkobokförd i Sverige (83 § KKF). Likaså registreras ansökan och beslut vad gäller utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt samt beslut att vägra godkänna ett utländskt körkort.

För att underlätta polisens arbete bör tidpunkten för utländska körkortshavares kyrkobokföring återfinnas i körkortsregistret. Idag uppdateras körkortsregistrets adressuppgifter för samtliga registrerade löpande under året genom överföringar från riksskatteverket. Dessa överföringar innehåller bl a uppgift om första kyrkobokföringsdatum för den som invandrar till Sverige. Redan idag får körkortsregistret således tillgång till erforderliga uppgifter för att registrera även utländska körkortshavares första kyrkobokföringsdatum. För att undvika att utflyttning anmäls och att kort därpå ny kyrkobokföring sker för att utsträcka godkännandetiden bör datum för den första kyrkobokföringen stå kvar i registret och inte rensas ut under viss period. Inte heller om ett svenskt körkort senare utfärdas bör anteckningen i registret tas bort. 91 § KKF bör kompletteras med anledning härav.

Fortfarande kvarstår emellertid rätten att använda utländskt körkort i Sverige. Motiv för att använda för-

falskade eller ogiltiga utländska körkort finns kvar i och med detta. För att möjliggöra en kontroll av den utländska körkortshandlingen bör därför det tidigare kravet på översättning¹⁶, som togs bort när utbytesförordningen infördes 1981, återinföras. Vilka krav som bör ställas på översättningen för att godtas bör överlåtas till TSV att avgöra. Om körkortet saknar fotografi bör föraren åläggas att medföra en identitetshandling med fotografi.

Med dessa åtgärder bedömer KK 2000 att polisens möjligheter att kontrollera utländska körkort förbättras. Det ankommer på AO att hos länsrätten påkalla prövning av misstänkt förfalskade eller ogiltiga körkort.

4.2.4 Körkortsingripanden mot utländska körkort

Körkortslagen är en nationell författning med territoriell begränsning till Sverige. Genom en hänvisning i 3 § utbytesförordningen gäller dock KKLs och KKF:s bestämmelser om skyldighet att medföra körkort samt om särskild utredning och omhändertagande av körkort i tillämpliga delar även i fråga om utländska körkort. Likaså följer av 4 § utbytesförordningen att, om det föreligger någon sådan återkallelsegrund som avses i 16 § KKL, länsrätten på ansökan av AO skall pröva om körkortet alltjämt kan godkännas i Sverige.

Den som uppsåtligt kör bil utan att inneha giltigt körkort döms för olovlig körning enligt 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Enligt 16 § 4 KKL skall ett körkort återkallas om körkortshavaren brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, om överträdelsen inte kan anses ringa. Till icke ringa överträdelser räknas givetvis olovliga körningar.

¹⁶ SFS 1962:277, 4 §

Enligt 23 § KKL kan polis eller åklagare omhänderta ett körkort om det är sannolikt att det kommer att återkallas med stöd av 16 § 4 KKL (jfr prop 88/89:134 s 19 ff). Om körkortet omhändertagits saknar föraren behörighet att köra bil (15 § KKL). Körkortet skall av polisen lämnas vidare till AO inom 48 timmar (50 § KKF) som i sin tur har att skyndsamt ansöka hos länsrätten om ingripande mot körkortet (36 § KKF). Länsrätten skall utan dröjsmål pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återlämnas (41 § KKL).

Sker inte ett omhändertagande har den utländska föraren fortfarande kvar sin behörighet och AO kan ansöka hos länsrätten om ingripande mot det utländska körkortet. Ett utländskt körkorts godkännande i Sverige kan därvid återkallas.

När polisens möjligheter att på väg kontrollera ett utländskt körkorts giltighet förbättras kan förväntas att antalet utländska körkort som blir föremål för ingripanden kommer att öka. Om polisen omhändertagit ett utländskt körkort som misstänks vara förfalskat skall länsrättens snabbt kunna pröva om ingripandet skall bestå. Vissa resurser som frigörs hos SKL med vårt förslag torde därvid behöva tas i anspråk.

4.3 Undantag

4.3.1 Överenskommelser med andra länder om utsträckt godkännandetid

Enligt den nordiska överenskommelsen kan en nordisk körkortshavare som är kyrkobokförd i Sverige använda sitt inhemska körkort här i landet utan annan tidsbegränsning än den som gäller i utfärdandelandet. Som tidigare nämnts diskuteras f n att utsträcka tiden för ömsesidigt godkännande av varandras körkort inom EG

till att sammanfalla med giltighetstiden för körkort i utfärdandelandet, alltså den nordiska modellen.

Det kan komma att uppstå behov av en längre tids godkännande i Sverige av körkort från vissa länder, t ex Egländerna, motsvarande vad som gäller för de nordiska länderna. Ett sådant behov förutsätts liksom idag komma att tillgodoses genom att regeringen ingår en överenskommelse med staten i fråga.

4.3.2 Möjlighet till undantag från godkännandetiden

Förslaget att slopa utbytesrätten innebär att problem uppstår för en utländsk körkortshavare som utan avsikt att stadigvarande bosätta sig i Sverige ämnar stanna här något längre tid än ett år, t ex för en tidsbegränsad anställning. Denne skulle behöva genomgå förarprov för att efter ett år få fortsätta att köra bil. Det skulle inte alltid te sig motiverat. Det bör därför finnas möjlighet att exempelvis i det enskilda fall medge undantag från ettårsregeln vid tillfällig arbetskraftsinvandring och för gäststuderande. Dessa båda grupper omfattar sammanlagt ca 1 000 personer per år. Möjligheten att medge undantag bör liksom idag anförtröas TSV. Enligt utbytesförordningens krävs "synnerliga skäl" för att undantag från förordningens bestämmelser får medges. KK 2000 förordar därför att lokutionen ersätts av det i juridiskt språkbruk mindre restriktiva begreppet "särskilda skäl".

5. FÖLJDER AV FÖRSLAGET

5.1 Förarutbildning och prov

Regeringen kan komma att ingå internationella överenskom-
melser med exempelvis EG eller bilaterala överenskom-
melser med skilda stater om godkännande av utländska
körkort i Sverige utöver ettårstiden. Bedömningen av
följderna av KK 2000s förslag ändras inte därav.

Enligt KK 2000s förslag kommer rätten att köra bil med
ett utomnordiskt körkort i Sverige att upphöra ett år
efter kyrkobokföringen i landet. För att åter få rätt
att köra bil i Sverige måste vederbörande iaktta reglerna
för att få ett svenskt körkort på sedvanligt sätt, alltså
efter körkortstillstånd och förarprov. I de fall föraren
har genomgått likartad förarutbildning i utfärdandelandet
torde systemet inte innebära några principiella svårig-
heter. Den internationella standardiseringen inom väg-
trafikens område har nått så långt i fråga om vägmärken,
trafikregler och deras tillämpning att många förare kan
förväntas klara förarprovet, särskilt om de lärt känna
svenska förhållanden. Genom kravet på att förarprov ändå
krävs efter ett år kan förväntas att utländska förare
omgående kommer att försöka tillgodogöra sig de komplet-
teringar av utbildningen som kan behövas för att klara
ett svenskt förarprov. Behovet av att snabbt lära sig
svenska tillräckligt för att i princip teoretiskt kunna
sätta sig in i svenska särbestämmelser och de särskilda
trafiksäkerhetsproblemen här, typ halkkörning, kommer att
öka och tjäna trafiksäkerheten.

I detta sammanhang kan nämnas att riksdagen nyligen
antagit ett nytt system för svenskundervisning för vuxna
invandrare¹⁷. Den nuvarande uppdelningen i grundläggande
svenskundervisning, för vilken kommunerna ansvarar, och

¹⁷ prop 1989/90:102, UBU 27, rskr 279

påbyggnadsundervisning som sker inom studieförbund eller inom AMU, föreslås upphöra. Undervisningen skall istället ske inom en sammanhållen utbildning, för vilken kommunerna får anordnaransvar. Genom ökad differentiering och individualisering bedöms svenskundervisningen bli effektivare.

Utländska körkortshavare utan tillräcklig teoretisk eller praktisk kompetens för svenskt körkort liksom de som saknar körkort kommer med vårt förslag att tvingas genomgå en svensk förarutbildning. Detta är en både ofrånkomlig och önskad följd av förslaget. Enbart förare, oberoende av nationalitet och ursprung, som uppfyller samma krav som ställs på inhemska och nordiska körkortshavare, kommer fortsättningsvis att erhålla svenskt körkort.

Möjligheten att köra bil får emellertid inte begränsas av språkliga faktorer som saknar betydelse för trafiksäkerheten. Från allmän synpunkt är det därför viktigt att det finns förarutbildning och läromedel anpassade efter invandrades förutsättningar. Lokalt tas initiativ för att förbättra invandrades trafiksäkerhet. Exempelvis har landstinget i Värmland nyligen startat en modell för information till såväl allmäntrafikanter som bilförare. Erfarenheterna från detta och liknande försök bör kunna vara vägledande för utformningen av förarutbildning för invandrare.

Trafikskoleorganisationerna och läromedelsproducenterna har också ett ansvar i detta sammanhang. Med slopad utbytesrätt uppstår en efterfrågan på utbildning och läromedel, som i vart fall för större invandrarspråk kan förväntas skapa tillräckliga marknadsmässiga förutsättningar för läromedelsproducenterna. För mindre språkgrupper kan ytterligare incitament behövas för att tillgodose behovet av läromedel och utbildning. KK 2000 vill dock klargöra att frågan om förarutbildning ur denna

synvinkel är en av många i invandrares anpassning till det svenska samhället. Behovet av förarutbildning och material på främmande språk är i den meningen varken en körkortsfråga eller en trafiksäkerhetsfråga utan en fråga för svensk invandrapolitik. I sammanhanget kan nämnas att TSV nyligen kontaktat SIV och läromedelsförlagen om gemensamma insatser för att tillgodose behovet av läromedel på främmande språk. I stort sett hela behovet skulle kunna täckas med 6 à 7 språk.

Det teoretiska provet skall i princip vara skriftligt. Enligt TSVs föreskrifter om förarprov (TSVFS 1985:125) får den som inte kan tala eller läsa svenska avlägga skriftligt prov med översatt material för behörigheterna A, B eller BE. Finns inte översatt material får förhøret ske muntligen med hjälp av tolk.

Enligt vad KK 2000 erfarit kommer TSV att påbörja försök med bandade tolkprov. Aspiranten får per band frågor på sitt eget språk i anslutning till de bilder som ingår i förarprovet, och avger skriftligen sitt svar med kryssmarkeringar på samma sätt som övriga körkortsaspiranter. Härigenom kan kostnaderna för tolkprovet nedbringas och kapaciteten ökas. Därutöver kan provets objektivitet förbättras.

KK 2000 bedömer att dagens regler för särskilt förhör, muntligt och/eller med tolk, som ersättning för det skriftliga provet kan tillämpas även beträffande de kategorier som med kommitténs förslag behöver utnyttja sådana möjligheter.

5.2 Kostnader

Förslaget innebär resursförändringar till följd av att utbytesverksamheten upphör. Behov av fler trafiklärare och trafikinspektörer uppkommer. Dessa resursförstärk-

ningarna måste till viss del bekostas av den berörde aspiranten genom avgifter och av staten för utbildningen av fler trafiklärare, trafikinspektörer och tolkar.

TSV måste utbilda och anställa flera trafikinspektörer (förrarprövare). År 1989 ansökte 12 700 om utbyte av utländska körkort; 11 400 ansökningar bifölls. Med vårt förslag skulle dessa körkortshavare istället avlägga förrarprov. De utländska förarnas ställning är därvid att jämföras med en "privatists". Statistiken över privatisters förmåga att klara förrarprov visar att ungefär 50 % godkänns vid sin första uppkörning. Förrarprovet skulle p g a vårt förslag således öka med maximalt ca 18 000/år. Med hänsyn till dem som redan besitter förarkompetens och till dem som p g a stora brister i kompetensen inte kommer att genomgå förrarprov har KK 2000 hos TSV begärt en kostnadskalkyl för 15 000 tillkommande årliga prov. KK 2000 har uppskattat tolkbehovet till 75 % av tillkommande teoriprov.

För att täcka behovet skulle enligt TSV avgiften för teoriprovet utslaget på samtliga aspiranter behöva höjas med 30 kr. Härefter inbegrips kostnader även för tolkar och den ökning av antalet trafikinspektörer som föranleds av att utländska aspiranter i stor utsträckning kommer att behöva tolkhjälp.

Kommittén vill i detta sammanhang erinra om de försök med bandade tolkprov som nu inleds och som kan komma att nedbringa kostnaderna betydligt. Därigenom frigörs också trafikinspektörer för det praktiska provet.

Härutöver skulle en utgiftsökning på 9 kr tillkomma för att täcka engångskostnader för bl a utbildning av trafikinspektörer. Denna ökning om 9 kr behövs emellertid bara under ett år.

Hos länsstyrelserna innebär slopandet av utbytesrätten att tillgängliga resurser kan utnyttjas på ett bättre sätt. Länsstyrelsen i Stockholms län har uppgett att utbytesärendena tar en tredjedel av körkortsbyråns resurser i anspråk trots att mängden ärenden endast utgör en tiondel av samtliga. Handläggningen av körkortstillstånd kommer dock att ta större resurser i anspråk än idag. Ärenden om körkortstillstånd är emellertid mindre kapacitetskrävande än utbytesärendena. I TSVs rapport om utländska körkort uppskattades, med utgångspunkt från 1988 års volym, att länsstyrelserna skulle spara 8-10 årsarbetskrafter.

SKLs extrakostnader för den undersökningsverksamhet som inte täcks av avgifter försvinner. Vidare kan SKLs kvalificerade arbetskraft istället ägna sig åt därför avsedd viktig verksamhet, som idag blir eftersatt.

De av oss förslagna godkännandereglerna innebär att TSV har kvar handläggningen av ärenden som rör undantag från ettårsregeln. Antalet ärenden kan dock antas komma att sjunka kraftigt.

6 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

6.1 Förordning
om godkännande av utländska körkort

Härigenom föreskrivs följande

Godkännande av körkort m m

1 § Ett utländskt körkort gäller i Sverige i enlighet med sitt innehåll.

Vid färd skall körkortet i original medföras jämte bestyrkt översättning och en identitetshandling med fotografi.

2 § Körkortet gäller dock inte

1. om det är ogiltigt i det land där det har utfärdats,

2. om innehavaren har varit kyrkobokförd i Sverige mer än ett år,

3. om innehavaren under de senaste tre åren har haft ett svenskt körkort som har återkallats av en svensk myndighet,

4. om villkoren i 1 § inte är uppfyllda.

Körkortet medför inte rätt att föra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Det medför inte heller rätt att föra motordrivet fordon i yrkesmässig trafik eller att föra lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods, om fordonet är registrerat i Sverige.

3 § Bestämmelserna i körkortslagen (1977:477) och körkortsförordningen (1977:722) om särskild utredning och omhändertagande av körkort gäller i tillämpliga delar även den som har ett utländskt körkort.

Återkallelse av godkännande m m

4 § Uppfyller inte körkortet villkoren för ett giltigt utländskt körkort eller föreligger någon återkallelsegrund som avses i 16 § körkortslagen (1977:477), skall länsrätten efter ansökan av det allmänna ombudet pröva om körkortet alltjämt kan godkännas i Sverige. Om det allmänna ombudet, i fall som avser 16 § körkortslagen, anser att varning är en tillräcklig åtgärd, får ombudet utfärda ett föreläggande om varning för godkännande inom viss tid.

I fall som avses i första stycket gäller bestämmelserna i körkortslagen och körkortsförordningen (1977:722) i tillämpliga delar.

5 § Om rätten har beslutat att körkortet inte skall godkännas i Sverige, skall innehavaren anmodas att överlämna körkortet till trafiksäkerhetsverket. I ett sådant fall gäller bestämmelserna i 37 och 105 §§ körkortsförordningen (1977:722). Trafiksäkerhetsverket skall behålla körkortet under den tid som det är ogiltigt i Sverige, dock längst intill den tidpunkt då innehavaren lämnar Sverige.

När rättens beslut har vunnit laga kraft, skall domstolen underrätta utrikesdepartementet om beslutet.

6 § Frågor som avses i 3-5 §§ prövas av myndigheten i det län där körkortshavaren är kyrkobokförd eller, om han inte är kyrkobokförd i Sverige, av myndigheten i det län där förseelsen eller ingripandet har skett.

Bemyndiganden m.m.

7 § Ytterligare föreskrifter i de frågor som avses i denna förordning beslutas av trafiksäkerhetsverket efter samråd med rikspolisstyrelsen.

Trafiksäkerhetsverket får medge undantag från bestämmelserna i denna förordning. Undantag får medges

endast om det finns särskilda skäl och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Ett undantag för förenas med villkor.

8 § Trafiksäkerhetsverkets beslut enligt 7 § andra stycket får inte överklagas. Andra beslut av trafiksäkerhetsverket enligt denna förordning överklagas hos regeringen.

Körkort utfärdade i Danmark, Finland, Island och Norge

9 § I fråga om körkort som har utfärdats i Danmark, Finland, Island eller Norge gäller följande särskilda bestämmelser.

1. Körkortet gäller i Sverige oavsett hur länge innehavaren har varit kyrkobokförd här. Körkortet gäller dock inte om det bytts ut enligt reglerna i förordningen (1990:000) om utbyte av nordiska körkort.
2. Körkortet ger samma rätt som i utfärdandelandet att köra i yrkesmässig trafik eller i förvärvsverksamhet. För att i yrkesmässig trafik få köra fordon som är registrerade i Sverige skall körkortshavaren dock vara kyrkobokförd här.
3. Har körkortshavaren varit kyrkobokförd i Sverige sedan minst fem år ger körkortet innehavaren samma rätt som ett svenskt körkort att undervisa vid övningskörning som avses i 74 § andra stycket körkortsförordningen (1977:722).
4. Har rätten beslutat att körkortet inte skall godkännas i Sverige eller meddelat innehavaren en varning, skall domstolen i stället för vad som sägs i 5 § andra stycket underrätta den myndighet som har utfärdat körkortet om beslutet, när detta har vunnit laga kraft. Detsamma gäller det allmänna ombudet, när ett föreläggande om varning har godkänts. Skall körkortet inte längre godkännas i Sverige skall körkortet om möjligt bifogas underrättelsen om beslutet. I övrigt skall bestämmelserna i 5 § denna förordning och 37 och 105 §§ körkortsförordningen

om skyldighet att efter anmaning överlämna körkortet tillämpas med den ändringen att kortet skall överlämnas till domstolen.

5. Bestämmelserna i denna förordning om godkännande av körkort gäller även midlertidigt kørekort och turist-kørekort utfärdade i Danmark, tillfälligt körkort utfärdat i Finland och midlertidig kjøretillatelse meddelad i Norge.

6. I förordning (1990:000) om utbyte av nordiska körkort finns bestämmelser som möjliggör utbyte av ett körkort som är utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge mot ett svenskt körkort.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1991, då förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort skall upphöra att gälla.

Beslut av trafiksäkerhetsverket enligt 10 § andra stycket förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort gäller även efter den nya förordningens ikraftträdande.

6.2 Förordning om utbyte av nordiska körkort

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Ett körkort utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge som gäller i Sverige får bytas ut mot ett motsvarande svenskt körkort om innehavaren

1. uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 7 § körkortslagen (1977:477) och

2. är kyrkobokförd i Sverige.

2 § Frågor om utbyte av körkort prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd. Ansökningen om utbyte skall göras skriftligen. Till ansökningen skall fogas

körkortet eller en utredning som styrker sökandens körkortsinnehav,

ett personbevis

en hälsodeklaration och ett intyg om synprovning eller, om ansökningen avser ett svenskt körkort med behörigheten C eller D eller med taxibehörighet, ett läkarintyg.

Om länsstyrelsen finner anledning anta att sökanden inte innehar ett gällande körkort, får länsstyrelsen förelägga sökanden att ge in en utredning som styrker att körkortet är gällande i det land där det har utfärdats. Följs inte föreläggandet får ansökningen avvisas.

I övrigt gäller bestämmelserna i 11 § körkorts-förordningen (1977:722) i tillämpliga delar.

3 § Beslutar länsstyrelsen om utbyte, får länsstyrelsen föreskriva särskilda villkor för körkortet. Därvid skall bestämmelserna i körkortsförordningen (1977:722) tillämpas.

4 § Ytterligare föreskrifter i de frågor som avses i denna förordning beslutas av trafiksäkerhetsverket.

5 § Länsstyrelsens beslut överklagas hos länsrätten. Ett föreläggande enligt 2 § får dock inte överklagas.

Trafiksäkerhetsverkets beslut överklagas hos regeringen.

6 § Länsstyrelsen skall underrätta den myndighet som utfärdat körkortet när beslutet om utbyte vunnit laga kraft.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1991, då förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort upphör att gälla.

Beslut av trafiksäkerhetsverket enligt 10 § andra stycket förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort gäller även efter den nya förordningens ikraftträdande.

7. SPECIALMOTIVERING

Som angetts i sammanfattningen föranleder vårt förslag i huvudsak att den nuvarande förordningen delas upp på två författningar, en avseende godkännande av utländska körkort och en avseende utbyte av nordiska körkort.

7.1 Förordningen om godkännande av utländska körkort

1 §

Paragrafens första stycke motsvarar 1 § i den nuvarande förordningen. I ett nytt andra stycket uppställs krav på att vid färd jämte körkortet i original medföra bestyrkt översättning och identitetshandling med fotografi.

2 §

Paragrafen motsvarar 2 § i den nuvarande förordningen, dock att punkten 4 i första stycket och sista stycket utgår till följd av att utbytesrätten slopas. I en ny fjärde punkt anges att ett utländskt körkort är ogiltigt om inte villkoren i 1 § är uppfyllda.

3-6 §§

Dessa paragrafer överensstämmer med motsvarande paragrafer i gällande förordning, dock att hänvisningen om skyldighet att medföra körkortet i 3 § slopas med anledningen av innehållet i nya 1 § andra stycket. 4 § har kompletterats med en erinran om att AO hos länsrätten kan ansöka om att ett utländskt körkort som inte uppfyller villkoren för giltighet i 1 §, inte längre skall godkännas i Sverige.

7 §

Motsvarar nuvarande 10 §, dock att lokutionen "synnerliga skäl" bytts ut mot "särskilda skäl" (se motiven avsnitt 4.3.2).

8 §

Motsvarar andra stycket i nuvarande 11 §; första stycket utgår till följd av att utbytesrätten slopas.

9 §

Motsvarar nuvarande 12 §. I punkten 2 har tillagts att det nordiska körkortet inte gäller i Sverige om det bytts ut. Hänvisningar till utbytesförfarandet har tillagts i en ny punkt 6.

7.2 Förordningen om utbyte av nordiska körkort

1 §

Denna paragraf motsvarar 7 § i den nuvarande utbytesförordningen med den begränsningen att den endast avser körkort utfärdade i Danmark, Finland, Island och Norge. Någon begränsning avseende behörigheter i nuvarande andra stycket behövs inte.

2-3 §§

Paragraferna motsvarar 8 och 9 §§ i gällande förordning.

4-6 §§

Paragraferna motsvarar i tillämpliga delar nuvarande 10 och 11 §§.

ANSLUTNINGEN TILL KONVENTIONER OM VÄGTRAFIK.

Beträffande de forna koloniernas anslutning till överens-
kommelserna råder oklarhet.

1926 års Pariskonvention om automobiltrafik

Schweiz, Lichtenstein

Mexiko

Demokratiska Folkrepubliken Yemen, Irak, Myanmar

Nigeria, Kenya

1949 års Genèvekonvention om vägtrafik

Island, Albanien, Spanien, Italien, Portugal, Turkiet,
Cypern, Malta, Storbritannien, Irland, Nederländerna,
Heliga stolen

Amerikas förenta stater, Canada, Jamaica, Dominikanska
republiken, Haiti, Trinidad & Tobago, Barbados,
Guatemala, Venezuela, Ecuador, Peru, Paraguay,
Argentina, Chile

Australien, Nya Zeeland, Papua Nya Guinea, Fiji

Libanon, Syrien, Jordanien, Indien, Sri Lanka,
Bangladesh, Thailand, Malaysia, Singapore, Indonesien,
Vietnam, Kambodja, Laos, Republiken Korea, Japan

Togo, Ghana, Sierra Leone, Gambia, Mali, Egypten,
Tunisien, Algeriet, Botsvana, Lesotho, Swaziland, Zambia,
Malawi, Madagaskar, Mauritius, Tanzania, Seychellerna,
Uganda, Ruanda, Kongo

1968 års Wienkonvention om vägtrafik

Norge, Finland, Danmark, Sovjetunionen, Tyska
demokratiska republiken, Polen, Tjeckoslovakien, Ungern,
Bulgarien, Rumänien, Jugoslavien, Grekland, Frankrike,
Belgien, Luxemburg, Österrike, Förbundsrepubliken
Tyskland, Monaco, San Marino

Cuba, Guyana, Brasilien, Uruguay

Israel, Kuwait, Bahrein, Iran, Pakistan, Filippinerna,
Kina

Elfenbenkusten, Senegal, Niger, Marocko, Sydafrika,
Zimbabwe, Zaire, Centralafrikanska republiken

UTDRAG UR 1949 ÅRS GENEVEKONVENTIONEN RÖRANDE VÄGTRAFIK
(bilaga till SFS 1952:520).

Kap. 1.

Allmänna bestämmelser.

Art. 1.

1. Med bibehållande av sin befogenhet att reglera användningen av vägarna i eget land samtycker varje fördragsslutande stat till att upplåta dessa vägar för internationell trafik på villkor, som angivas i denna konvention.

2. Fördragsslutande stat är ej förpliktad att utsträcka i denna konvention stadgade lättnader till motorfordon, släpfordon eller förare, som under mer än ett år oavbrutet befunnit sig inom dess territorium.

Kap. 5.

Förare av motorfordon i internationell trafik.

Art. 24.

1. Fördragsslutande stat skall tillåta varje förare, som inkommer på dess område och uppfyller i bilaga 8¹⁸ angivna krav, att, därest han innehar gällande körkort, som efterfullgjorda kompetensprov för honom utfärdats av vederbörlig myndighet i annan fördragsslutande stat eller i område därav eller av en av denna myndighet därtill bemyndigad sammanslutning, utan ytterligare prövning på dess vägar föra motorfordon av det eller de slag, som angivas i bilagorna 9 och 10 och för vilka körkortet är gällande.

¹⁸ Samtliga bilagor är uteslutna

2. Fördragsslutande stat äger emellertid kräva, att förare, som inkommer på dess område, skall innehava internationellt körkort i enlighet med det formulär, som innehålles i bilaga 10. Särskilt gäller detta, om föraren kommer från land, där nationellt körkort ej fordras eller där det nationella körkort, som utfärdats för honom, ej överensstämmer med formuläret i bilaga 9.

3. Internationellt körkort skall, sedan förare styrkt sin kompetens, utfärdas av vederbörande myndighet i fördragsslutande stat eller i område därav eller av därtill bemyndigad sammanslutning och förses med vederbörande myndighets eller sammanslutnings sigill eller stämpel. Innehav av dylikt körkort medför rätt att, utan ytterligare prövning, i samtliga fördragsslutande stater föra motorfordon av det slag, för vilket körkortet utfärdats.

4. Rätt att göra bruk av nationellt eller internationellt körkort kan förvägras, om det är uppenbart, att föreskrivna villkor för dess utfärdande ej längre uppfyllas.

5. En fördragsslutande stat eller område därav kan fråntaga förare rätten att göra bruk av körkort av något av ovan angivna slag allenast om föraren gjort sig skyldig till sådan trafikförseelse, som jämlikt samma stats lagstiftning medför återkallelse av körkort. I dylikt fall äger den fördragsslutande stat eller det område därav, som fråntagit föraren rätten att bruka körkort, att omhändertaga körkortet intill utgången av den tid, för vilken föraren fråntagits rätten att bruka körkortet, eller intill den tidpunkt dessförinnan, då innehavaren lämnar nämnda fördragsslutande stats område, ävensom att på körkortet göra anteckning om fråntagandet av rätten att bruka detsamma samt att delgiva den myndighet, som utfärdat körkortet, förarens namn och adress.

6. -----

Art. 25.

De fördragsslutande staterna åtaga sig att ömsesidigt delgiva varandra sådana upplysningar, som göra det möjligt att identifiera de innehavare av nationellt eller internationellt körkort, vilka gjort sig skyldiga till överträdelse av trafikföreskrifter. Staterna skola likaledes delgiva varandra erforderliga upplysningar för identifiering av ägaren till utländskt fordon, som haft del i en allvarlig trafikolycka, eller av person, i vars namn dylikt fordon är registrerat.

UTDRAG UR 1968 ÅRS WIENKONVENTION OM VÄGTRAFIK
(SÖ 1989:1)

Konventionen undertecknades den 8 november 1968. Rege-
ringen beslöt den 2 maj 1985 att ratificera konventionen
med följande reservationer:

Den 27 juli 1985 deponerades ratifikationsinstrumentet
med ovanstående reservationer och förklaring hos Förenta
nationernas generalsekreterare.

Konventionen trädde i kraft den 21 maj 1977 samt för
Sverige den 26 juli 1986.

Konvention om vägtrafik

De fördragsslutande parterna
som önskar underlätta internationell vägtrafik och öka
trafiksäkerheten genom att anta enhetliga trafikregler
har kommit överens om följande bestämmelser:

Kapitel I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Annex till konventionen

Annex till denna konvention, nämligen

Annex 6: Nationellt körkort; och

Annex 7: Internationellt körkort;

utgör integrerade delar av denna konvention.

Artikel 3

De fördragsslutande parternas förpliktelser

1. (a) Fördragsslutande parter skall vidta lämpliga
åtgärder för att säkerställa att de trafikregler som
gäller i deras territorier i det väsentliga överens

stämmer med bestämmelserna i kapitel II¹⁹ i denna konvention. Förutsatt att de nationella trafikreglerna inte på något sätt strider mot bestämmelserna i kapitel II.

(i) behöver de inte återge bestämmelser som rör situationer som ej inträffar inom vederbörande fördragsslutande parts territorium;

(ii) får de innehålla bestämmelser som inte återfinns i kapitel II.

(b) Bestämmelserna i denna punkt innebär inte skyldighet för fördragsslutande parter att straffbelägga överträdelse av en bestämmelse i kapitel II som upptas i deras vägtrafiklagstiftning.

2. (a) -----

3. Med förbehåll för de undantag som anges i annex 2 till denna konvention åligger det fördragsslutande parter att medge motorfordon och släpfordon, som motsvarar föreskrifterna i kapitel III i denna konvention och vilkas förare uppfyller de villkor som anges i kapitel IV, tillträde till sina territorier i internationell trafik. Det åligger dem också att godta registreringsbevis, utfärdade enligt bestämmelserna i kapitel III, som direkt bevisning för att de fordon till vilka bevisen hänförs sig motsvarar föreskrifterna i kapitel III.

4. Åtgärder, som de fördragsslutande parterna vidtagit eller kan komma att vidta, antingen ensidigt eller genom bilaterala eller multilaterala överenskommelser, för att medge motorfordon och släpfordon som ej motsvarar alla föreskrifter i kapitel III i denna konvention tillträde till sina territorier i internationell trafik samt för att, i andra fall än dem som anges i kapitel IV, inom sina territorier godta som giltiga körkort sådana som utfärdats inom en annan fördragsslutande parts

territorium, skall anses överensstämma med denna konventions syfte.

¹⁹ I detta utdrag återfinns endast kapitel IV samt Annex 6 och 7

5. Fördragsslutande parter skall vara skyldiga att medge cyklar och mopeder, som motsvarar de tekniska föreskrifterna i kapitel V i denna konvention och vars förare normalt är bosatta i annan fördragsslutande parts territorium, tillträde till sina territorier i internationell trafik. Fördragsslutande part får inte kräva att förare av cyklar eller mopeder i internationell trafik skall inneha körkort; fördragsslutande parter, som enligt artikel 54, punkt 2, i denna konvention förklarar att de behandlar mopeder som motorcyklar, får dock kräva att förare av mopeder i internationell trafik skall inneha körkort.

6. Fördragsslutande parter åtar sig att lämna varje fördragsslutande part som begär det nödvändiga under rättelser för att fastställa identiteten av den person i vars namn ett motorfordon, eller ett släpfordon kopplat till ett motorfordon, är registrerat inom deras territorier, om framställningen visar att fordonet har varit inblandat i en olycka inom den fördragsslutande parts territorium som gjort framställningen.

7. Åtgärder som de fördragsslutande parterna vidtagit eller kan komma att vidta, antingen ensidigt eller genom bilaterala eller multilaterala överenskommelser, för att underlätta internationell vägtrafik genom att förenkla tull-, polis- eller hälsokontroll eller andra liknande formaliteter eller för att säkerställa att tullkontor och tullstationer vid en given gränspassage har samma kompetens och är öppna under samma tider, skall anses överensstämma med denna konventions syfte.

8. Ingen bestämmelse i punkterna 3, 5 och 7 i denna artikel skall anses hindra att fördragsslutande part gör tillträdet till sitt territorium i internationell trafik för motorfordon, släpfordon, mopeder och cyklar, liksom för fordonens förare och passagerare, beroende av sin lagstiftning om förares försäkring i förhållande till tredje man, sina tullbestämmelser och överhuvudtaget sin lagstiftning i andra hänseenden än i fråga om vägtrafik.

 Kapitel IV

FÖRARE AV MOTORFORDON

Artikel 41

Giltighet av körkort

1. Fördragsslutande parter skall godta

(a) ett nationellt körkort som är utfärdat på deras nationella språk eller på ett av deras nationell språk eller körkort som ej utfärdats på sådant språk men till vilket är fogat bestyrkt översättning;

(b) ett nationellt körkort som motsvarar bestämmelserna i annex 6 till denna konvention; och

(c) ett 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 fördragsslutande part eller dess delstat eller av sammanlutning som vederbörligen bemyndigats därtill av denna andra fördragsslutande part. Bestämmelserna i denna punkt gäller inte tillstånd till övningskörning.

2. Utan hinder av bestämmelserna i föregående punkt gäller följande:

(a) när körkortets giltighet enligt särskild påskrift beror av villkor att innehavaren skall begagna vissa hjälpmedel eller att fordonet skall vara utrustat på visst sätt med hänsyn till förarens invaliditet, skall körkortet inte godtas som giltigt om dessa villkor ej är uppfyllda;

(b) fördragsslutande parter får vägra godkänna giltigheten inom sina territorier av körkort som innehas av personer som inte fyllt aderton år,

(c) fördragsslutande 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 som inte fyllt tjugooett år.

3. Fördragsslutande parter förbinder sig att vidta sådana åtgärder som kan finnas nödvändiga för att säkerställa, att nationella och internationella körkort som anges i punkt 1, (a), (b) och (c), i denna artikel inte utfärdas inom deras territorier utan rimlig garanti för förarens skicklighet och för hans lämplighet fysiskt sett.

4. För tillämpningen av punkt 1 och punkt 2, (c), i denna artikel gäller följande:

5. Internationellt körkort skall utfärdas endast till den som innehar nationellt körkort, utfärdat på de minimivillkor som anges i denna konvention. Det skall inte 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 fördragsslutande parter.

(a) att godkänna giltigheten av nationella eller internationella körkort utfärdade inom en annan fördragsslutande stats territorium för personer som hade sitt normala hemvist inom deras egna territorier vid tiden för utfärdandet eller vilkas normala hemvist flyttas till deras territorier efter utfärdandet.

(b) att godkänna giltigheten av nämnda körkort för förare som vid tiden för utfärdandet inte hade sitt normala hemvist inom det territorium där körkortet utfärdades eller som efter utfärdandet flyttat sitt hemvist till annat territorium.

Artikel 42

Upphävande av körkorts giltighet

1. Fördragsslutande parter eller delstater under dem kan återkalla en förares rätt att använda sitt nationell

eller internationella körkort inom deras territorier, om föraren där gör sig skyldig till förseelser som enligt deras lagstiftning medför förlust av körkort. I sådant fall får den behöriga myndigheten under fördragsslutande

part eller delstat, som återkallar rätten att använda körkortet,

(a) omhändertaga körkortet tills dess att återkallestiden löper ut eller innehavaren lämnar territoriet, om det sker tidigare;

(b) underrätta den myndighet som utfärdat körkortet eller på vars vägnar körkortet utfärdats om återkallelse av rätten att använda det;

(c) såvitt avser internationella körkort anteckna på därför avsedd plats att körkortet inte längre gäller inom dess territorier;

(d) om förfarande enligt (a) i denna punkt inte tillämpas, i samband med underrättelse enligt (b), begära att den myndighet som utfärdat körkortet eller på vars vägnar körkortet utfärdats delger vederbörande det beslut som meddelats såvitt avser honom.

2. Fördragsslutande parter skall vinnlägga sig om att tillkännage beslut som meddelas dem i enlighet med bestämmelserna i punkt 1, (d), i denna artikel för de personer som berörs av besluten.

Annex 6

Nationellt körkort

1. Nationellt körkort skall bestå antingen av ett ark i format A7 (74*105 mm - 2,91*4,13 tum) eller av 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 enkelarksformat. Färgen skall vara skär.

2. Körkortet skall tryckas på det eller de språk som föreskrives av den myndighet som utfärdar det 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

Annex 7**Internationellt körkort**

1. Körkortet skall vara ett häfte i format A6 (148*105 mm, 5,82*4,13 tum). Pärmens skall vara grå och insidorna vita.
2. Utsidan och insidan på pärmens första sida skall överensstämma med respektive modellsidor nr 1 och 2 nedan; de skall tryckas på det nationella språket eller på minst ett av de nationella språken i den utfärdande staten. De sista två insidorna skall vara placerade bredvid varandra och överensstämma med modell nr 3 nedan; de skall tryckas på franska. De insidor som föregår dessa två sidor skall återge den första av dem på flera språk som måste omfatta engelska, ryska och spanska.
3. Handskriven eller maskinskriven text på körkortet skall bestå av latinska bokstäver eller engelsk kursivstil.
4. Fördragsslutande parter som utfärdar eller lämnar tillstånd till utfärdande av internationella körkort på vilka pärmens trycks på annat språk än engelska, franska, ryska eller spanska, skall översända till Förenta Nationernas generalsekreterare en översättning till språket i fråga av texten på modellsida nr 3.

MODELLSIDA nr 1
(Pärmens första sida)

.....

Internationell motortrafik

INTERNATIONELLT KÖRKORT

Nr.....

Vägrafikkonvention av den 8 november 1968

Gäller till

Utfärdat av

i

Datum

Nummer på nationellt körkort



.....

- ¹ Namn på utfärdande stat och dess nationalskyltsmärke enligt Annex 3.
² Tre år efter den dag det nationella körkortet utfärdats eller den dag då det upphör att gälla, beroende på vilket av dessa datum som infaller först.
³ Underskrift av den myndighet eller sammanslutning som utfärdar körkortet.
⁴ Signil eller stämpel för den myndighet eller sammanslutning som utfärdar körkortet.

MODELLSIDA nr 2
(Pärmens andra sida)

Detta körkort gäller ej inom

Det gäller inom samtliga fördragslutande parter territorier. De fordonskategorier för vilka det gäller anges sist i bifästet.

.....

Detta körkort skall icke på något sätt inverka på innehavarens skyldigheter att följa lagar och föreskrifter i fråga om bosättning och yrkesutövning i varje stat, där han färdas. Särskilt skall det upphöra att gälla i en stat, om innehavaren tager stadigst hemvist där.

- ¹ Ange här namnet på den fördragslutande part inom vars territorium innehavaren normalt är bosatt.
² Utrymme reserverat för en lista på de stater som är fördragslutande parter (valfritt).

DEN NORDISKA ÖVERENSKOMMELSEN OM ÖMSESIDIGT GODKÄNNANDE
AV KÖRKORT OCH AV REGISTRERING AV FORDON

Mariehamn den 12 november 1985.

(SÖ 1985:91)

Danmarks, Finlands, Norges och Sveriges regeringar har för att underlätta vägtrafiken mellan länderna enats om följande:

Artikel 1

Ett körkort som är utfärdat i det ena landet gäller i de andra länderna i enlighet med sitt innehåll. Körkortet gäller dock inte om det är ogiltigt i det land där det har utfärdats.

Vad som sägs i denna överenskommelse om körkort gäller i tillämpliga delar även midlertidigt kørekort och turistkørekort, utfärdade i Danmark, tillfälligt körkort utfärdat i Finland och midlertidig kjøretillatelse meddelat i Norge.

Artikel 2

Varje land bestämmer i vilken utsträckning det egna landets lagstiftning om körkort skall tillämpas på körkort som har utfärdats i något av de andra länderna.

Artikel 3

Den som är folkbokförd i ett av länderna och har ett gällande körkort som har utfärdats i något av de andra länderna kan efter ansökan byta ut sitt körkort mot ett motsvarande körkort i folkbokföringslandet utan att avlägga något förarprov.

Artikel 4

Har i det ena landet meddelats ett beslut i fråga om ett körkort som har utfärdats i något av de andra

länderna, skall det land som har utfärdat körkortet underrättas om beslutet. Om beslutet innebär att körkortet inte längre skall godkännas, skall kortet över-sändas till det land som har utfärdat det när beslutet har vunnit laga kraft.

Artikel 5

Myndigheter som prövar frågor om körkort enligt denna överenskommelse bör få rätt att ta del av de uppgifter som är tillgängliga för körkortsmyndigheterna i de andra länderna och som är av betydelse för provningen. Detta gäller dock inte om annat föranledes av förhållandet till ett land som inte är bundet av denna överenskommelse.

Artikel 6

Varje land skall anvisa en myndighet som skall ta emot underrättelser och körkort enligt artikel 4 och biträda med information enligt artikel 5.

Artikel 11

Denna överenskommelse gäller inte frågan om tillstånd till befordran av personer mot ersättning eller av annat gods än förarens och passagerarens personliga resgods och inte heller de bestämmelser om tullar, skatter eller andra avgifter eller om trafikförsäkringar eller arbetsmiljö som gäller eller som kan komma att utfärdas i de olika länderna.

Varje land kan göra undantag från denna överenskommelse om körkort för personer som inte fyllt 18 år och för trafik i vilken bilar används i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods och som bedrivs med fordon som är registrerade i det egna landet.

Denna överenskommelse, som upphäver och ersätter överenskommelserna av den 15 september 1956, skall träda i kraft den 1 juli 1986. ---

**FÖRTECKNING ÖVER ÖVERENSKOMMELSER MED ENSKILDA STATER OM
KÖRKORT.**

-
- SÖ 1957:8 Ministeriella noter med Förbundsrepubliken
Tyskland angående ömsesidigt godkännade av
körkort. Bonn den 13 februari 1957.
- SÖ 1957:15 Ministeriella noter med Österrike angående
ömsesidigt godkännade av körkort. Wien den
10 april 1957.
- SÖ 1957:24 Ministeriella noter med Frankrike angående
ömsesidigt godkännade av körkort. Paris den
19 mars och den 10 maj 1957.
- SÖ 1957:25 Ministeriella noter med Nederländerna an-
gående ömsesidigt godkännade av körkort.
Haag den 8 och 21 maj 1957.
- SÖ 1958:16 Ministeriella noter med Luxemburg angående
ömsesidigt godkännade av körkort. Luxemburg
den 12 mars 1958.
- SÖ 1958:17 Ministeriella noter med Italien angående
ömsesidigt godkännade av körkort. Stockholm
den 14 april 1958.
- SÖ 1958:18 Ministeriella noter med Schweiz angående
ömsesidigt godkännade av körkort. Bern den
30 april 1958.
- SÖ 1969:20 Ministeriella noter med Belgien angående
ömsesidigt godkännade av körkort.
Stockholm den 3 och 7 februari 1969.

TRAFIKSÄKERHETEN I OLIKA LÄNDER

Trafiksäkerheten har mätts med antalet dödade per 10 000 motorfordon och år (d/b).

Land	d/b	Anm.
Europa		
BRD	5,1	1980 (a)
	2,5	1987
	2,5	1988
Cypern	4,7	1986
	94,0	1987
DDR	2,9	1987
Belgien	4,9	1987
Bulgarien	9,9	1986
	10	1987
Danmark	3,8	1980 (a)
	3,5	1987
England	3,7	1979 (a)
(ej Nordirland)	2,4	1987
Finland	4,7	1979 (a)
	3,0	1986
	2,8	1987
Frankrike	5,6	1980 (a)
	3,8	1986
	3,4	1987
Grekland	7,1	1986
	6,9	1987
Irland	4,9	1985
	4,6	1986
Island	2,0	1985
	1,9	1986
Italien	4,3	1979 (a)

Jugoslavien	13	1986
	13	1987
Luxemburg	3,9	1987
Malta	2,8	1986
	1,1	1987
Holland	2,6	1987
	2,3	1988
Norge	3,2	1979 (a)
	2,0	1987
Polen	7,3	1986
	7,0	1987
Portugal	10	1986
Sverige	2,5	1980 (a)
	2,1	1987
	2,1	1988
Schweiz	2,5	1987
Spanien	4,5	1986
	4,5	1987
Turkiet	36	1986
	35	1987
Ungern	7,7	1986
	6,9	1987
Österrike	3,7	1987
Afrika		
Angola	55	ca 1980 (a)
Etiopien	262	1986
	279	1987
Botswana	39	1980 (a)
	53	1983
	44	1984
Burkina Faso	9,4	1982
	11	1983
Elfenbenskusten	20	1984
Kamerun	62	1986
Kenya	62	1978 (a)
	68	1983

	63	1984
Kongo	57	1977
Lesotho	87	1982
Liberia	30	1986
	73	1987
Libyen	24	1979
Malawi	162	1982
	150	1983
Mali	11	1975
	19	1976
Marocko	29	1983
	28	1984
Mauretanien	33	1984/85
Mauritius	14	1985
	15	1986
Mozambique	59	1981 (a)
Niger	19	1986
	36	1987
Nigeria	154	1979
	145	1980
Ruanda	194	1985
	115	1986
Sierra Leone	45	1977
	45	1978
Sydafrika	21	1987
Swasiland	88	1977
Togo	258	1986
	333	1987
Tanzania	64	1980 (a)
Tunisien	23	1986
	21	1987
Uganda	79	1985
Zaire	11	1978
Zambia	50	1980 (a)
Zimbabwe	46	1979 (a)
	30	1985

Nord- och mellanamerika

Bahamas	3,0	1983
Costa Rica	11	1983
Dominikanska republiken	7,3	1984
	7,3	1985
El Salvador	43	1984
Jamaica	15	1980
Kanada	2,7	1986
Mexico	13	1982
	9,7	1983
Nicaragua	47	1985/86
USA	3,2	1979 (a)
	2,5	1985
	2,6	1986

Sydamerika

Holländska Antillerna	3,5	1986
Argentina	11	1977
	9,4	1978
Bolivia	45	1981
	37	1982
Chile	13	1986
	12	1987
Ecuador	76	1980/81
Colombia	5,7	1985
	5,0	1986
Paraguay	24	1980
Surinam	13	1986
Venezuela	10	1986
	8,4	1987

Asien

Afganistan	9,0	1977
	13	1978
Bangladesh	43	1983
	40	1984

Brunei	5,3	1984
	4,3	1985
Kina	60	1986
Taiwan	10	1979
	8,7	1980
Hongkong	10	1986
	8,8	1987
Indien	72	1983
	68	1984
Indonesien	15	1985
	13	1986
Iran	7,8	1982
	9,4	1983
Israel	5,1	1986
	5,6	1987
Japan	1,4	1987
Jemen	23	1986
	21	1987
Jordanien	15	1986
	17	1987
Katar	5,8	1985
	5,5	1986
Sydkorea	37	1986
	28	1987
Kuwait	5,8	1986
	4,9	1987
Malaysia	9,1	1986
	8,4	1987
Oman	16	1984
	16	1985
Filippinerna	9,8	1984
	9,3	1985
Saudi Arabien	7,9	1985
	6,3	1986
Singapor	7,6	1984

	6,2	1985
Sri Lanka	25	1977
	47	1978
Thailand	5,6	1986
Australien och Oceanien		
Nya Zeeland	3,2	1986
	3,7	1987

Där ej annat anges är uppgifterna hämtade från Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 1989 (Verkehr, Verkehrsunfälle, Reihe 7, Fachserie 8).

Övriga källor

(a) Spolander K, Karlsson G, Grahn S. Road Safety in Developing Countries. An Analysis of Problems and Prospects for Road Safety Programmes. The Swedish Traffic Safety Group (VTI, SweRoad & SWECO), Report, Linköping 1983.



Statens offentliga utredningar 1990

Kronologisk förteckning

1. Företagsförvärv i svenskt näringsliv. I.
2. Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. S.
3. En idrotthögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. U.
4. Transportrådet. K.
5. Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. Fö.
6. Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. UD.
7. Lagstiftning för reklam i svensk TV. U.
8. Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. S.
9. Kostnader för fastighetsbildning m. m. Bo.
10. Strömigatan 18 - Sveriges statsministerbostad. SB.
11. Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. U.
12. Meddelarrätt. Ju.
13. Översyn av sjölagen 2. Ju.
14. Långtidsutredningen 1990. Fi.
15. Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss. Fö.
16. Storstadstrafik 5 - ett samlat underlag. K.
17. Organisation och arbetsformer inom bilateralt utvecklingsbistånd. UD.
18. Lag om folkbokföringsregister m.m. Fi.
19. Handikapp och välfärd? - En lägesrapport. S.
20. Valfärd och segregation i storstadsregionerna. SB.
21. Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. ME.
22. Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. Bilagedel. ME.
23. Tomträttsavgäld. Bo.
24. Ny kommunallag. C.
25. Konkurrensen inom livsmedelssektorn. C.
26. Förmånssystemet för värnpliktiga m. fl. Fö.
27. Post & Tele - Affärsverk med regionalt och socialt ansvar. K.
28. Att följa upp kommunal verksamhet - En internationell utblick. C.
29. Tobakslag. S.
30. Översyn av upphovsrättslagstiftningen. Ju.
31. Perspektiv på arbetsförmedlingen. A.
32. Staden. SB.
33. Urban Challenges. SB.
34. Stadsregioner i Europa. SB.
35. Storstädernas ekonomi 1982-1996. SB.
36. Storstadsliv. Rika möjligheter - hårda villkor. SB.
37. Författningsreglering av nya importrutiner m.m. Fi.
38. Översyn av naturvårdslagen m.m. ME.
39. Konstnärens villkor. U.
40. Kärnkraftsavveckling - kompetens och sysselsättning. ME.
41. Tio år med jämställdhetslagen - utvärdering och förslag. C.
42. Internationellt ungdomsutbyte. C.
43. Förenklad statistikreglering; med förslag till lag om den statliga statistikframställningen. C.
44. Demokrati och makt i Sverige. SB.
45. Kapitalavkastningen i bytesbalansen. Fi.
46. Särskild skatt i den finansiella sektorn. Fi.
47. Beskattnings av stipendier. Fi.
48. Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn, del III. S.
49. Arbete och hälsa. A.
50. Ny folkbokföringslag. Fi.
51. SÄPO Säkerhetspolisens arbetsmetoder, personalkontroll och meddelarfrihet. C.
52. Utbyte av utländska körkort. K.

Statens offentliga utredningar 1990

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Strömgatan 18 - Sveriges statsministerbostad. [10]
Välfärd och segregation i storstadsregionerna. [20]
Staden. [32]
Urban Challenges. [33]
Stadsregioner i Europa. [34]
Storstädernas ekonomi 1982-1996. [35]
Storstadsliv. Rika möjligheter- hårda villkor. [36]
Demokrati och makt i Sverige. [44]

Justitiedepartementet

Meddelarrätt. [12]
Översyn av sjölagen 2. [13]
Översyn av upphovsrättslagstiftningen. [30]

Utrikesdepartementet

Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. [6]
Organisation och arbetsformer inom bilateralt utvecklingsbistånd. [17]

Försvarsdepartementet

Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. [5]
Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss. [15]
Förmånssystemet för värnpliktiga m. fl. [26]

Socialdepartementet

Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. [2]
Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. [8]
Handikapp och välfärd? - En lägesrapport. [19]
Tobakslag. [29]
Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn, del III. [48]

Kommunikationsdepartementet

Transportrådet. [4]
Storstadstrafik 5 - ett samlat underlag. [16]
Post & Tele - Affärsverk med regionalt och socialt ansvar. [27]
Utbyte av utländska körkort. [52]

Finansdepartementet

Långtidsutredningen 1990. [14]
Lag om folkbokföringsregister m.m. [18]
Författningsreglering av nya importrutiner m.m. [37]

Kapitalavkastningen i bytesbalansen. [45]
Särskild skatt i den finansiella sektorn. [46]
Beskattnings av stipendier. [47]
Ny folkbokföringslag. [50]

Utbildningsdepartementet

En idrotthögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. [3]
Lagstiftning för reklam i svensk TV. [7]
Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. [11]
Konstnärens villkor. [39]

Arbetsmarknadsdepartementet

Perspektiv på arbetsförmedlingen. [31]
Arbete och hälsa. [49]

Bostadsdepartementet

Kostnader för fastighetsbildning m. m. [9]
Tomträttsavgäld. [23]

Industridepartementet

Företagsförvärv i svenskt näringsliv. [1]

Civildepartementet

Ny kommunallag. [24]
Konkurrensen inom livsmedelssektorn. [25]
Att följa upp kommunal verksamhet - En internationell utblick. [28]
Tio år med jämställdhetslagen - utvärdering och förslag. [41]
Internationellt ungdomsutbyte. [42]
Förenklad statistikreglering; med förslag till lag om de statliga statistikframställningarna. [43]
SÄPO Säkerhetspolisens arbetsmetoder, personalkontroll och meddelarfrihet. [51]

Miljö- och energidepartementet

Den elintensiva industrin under kärnkraftsavveckling. [21]
Den elintensiva industrin under kärnkraftsavveckling. Bilagedel. [22]
Översyn av naturvårdslagen m.m. [38]
Kärnkraftsavveckling - kompetens och sysselsättning. [40]