



**National Library
of Sweden**

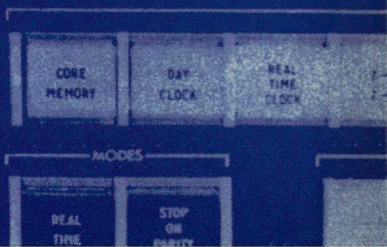
Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

CKR



FÖRSLAG OM ETT CENTRALT KÖRKORTSREGISTER

SOU 1972:5
STOCKHOLM 1972





Statens offentliga utredningar
1972:5
Kommunikationsdepartementet

CKR

Betänkande av körkortsutredningen
Stockholm 1972

ISBN 91-38-00163-2

1972
Svenska Reproduktions AB



CKR

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 3 mars 1967 uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet den 18 maj samma år åt verkställande direktören Rune Hermansson att såsom sakkunnig inom departementet utreda frågan om centralt körkortsregister m. m. och därmed sammanhängande spörsmål. Utredningen, som antagit namnet körkortsutredningen, överlämnade i maj 1970 till chefen för kommunikationsdepartementet betänkandet »Körkort och körkortsregistrering» (SOU 1970: 26). Detta innehöll ett slutligt förslag beträffande den ena av de två huvudfrågor, som utredningsarbetet enligt direktiven omfattar, nämligen körkortets utformning. Beträffande den andra huvudfrågan, körkortsregistret, innehöll betänkandet allenast principförslag.

Förslagen i betänkandet föranledde prop. 1971: 65 och beslut av riksdagen (TU 1971: 12, rskr 209). Statsmakternas sålunda fattade beslut lämnade vissa frågor rörande körkortet öppna. I det fortsatta utredningsarbetet har därför frågan om körkortets utformning i vissa delar ånyo tagits upp. I huvudsak har dock det fortsatta utredningsar-

betet rört utformningen av ett centralt körkortsregister, baserat på automatisk databehandling, och de grundläggande förutsättningarna för ett system för detta register.

Härmed överlämnas betänkandet »CKR».

I arbetet med detta betänkande har deltagit pol. mag. Per G. Sandberg, som den 5 oktober 1970 förordnats till sekreterare åt utredningen, samt experterna departementsrådet A. Börje Alpsten, numera länsrådet Bo G. Blomquist, avdelningschefen hos statskontoret C. Fredrik J. Trotzig, numera avdelningsdirektören hos statens trafiksäkerhetsverk S. Olof K. Lindqvist, länsassessorn Göran B. G. Öhlin, vilken den 5 oktober 1970 entledigats från uppdrag att vara sekreterare åt utredningen och förordnats att vara expert åt denna, och byråchefen hos statens trafiksäkerhetsverk Per-Inge Ericsson, som den 13 september 1971 förordnats att vara expert åt utredningen. I vissa delar av arbetet har också en representant för rikspolisstyrelsen deltagit.

Utredningsarbetet är härmed avslutat.

Stockholm den 24 januari 1972

Rune Hermansson

/ Per Sandberg

Billenstaten och andra förändringar i den svenska riksdagen

Den svenska riksdagen har genomgått flera förändringar sedan dess grundande 1809. Dessa förändringar har varit av olika slag och har påverkat riksdagens sammansättning, funktioner och namn. En av de mest betydande förändringarna var införandet av kvinnlig rösträtt 1919, vilket gjorde riksdagen till världens första parlamentariska församling med lika många män och kvinnor. En annan viktig förändring var införandet av allmän rösträtt 1971, vilket gjorde riksdagen till världens första parlamentariska församling med lika många män och kvinnor. Dessa förändringar har gjort riksdagen till en mer demokratisk och representativ institution. Förutom dessa förändringar har riksdagen också genomgått flera namnändringar. Den har varit känd som Riksdagen, Rikstinget och Riksdagen för riksdagen. Detta har varit en konsekvens av den politiska utvecklingen i Sverige under 1900-talet. För närvarande kallas riksdagen för Riksdagen för riksdagen.

Upplysning för riksdagen 1971

Den svenska riksdagen

Den svenska riksdagen har genomgått flera förändringar sedan dess grundande 1809. Dessa förändringar har varit av olika slag och har påverkat riksdagens sammansättning, funktioner och namn. En av de mest betydande förändringarna var införandet av kvinnlig rösträtt 1919, vilket gjorde riksdagen till världens första parlamentariska församling med lika många män och kvinnor. En annan viktig förändring var införandet av allmän rösträtt 1971, vilket gjorde riksdagen till världens första parlamentariska församling med lika många män och kvinnor. Dessa förändringar har gjort riksdagen till en mer demokratisk och representativ institution. Förutom dessa förändringar har riksdagen också genomgått flera namnändringar. Den har varit känd som Riksdagen, Rikstinget och Riksdagen för riksdagen. Detta har varit en konsekvens av den politiska utvecklingen i Sverige under 1900-talet. För närvarande kallas riksdagen för Riksdagen för riksdagen.

Innehållsförteckning

Kapitel 1 <i>Sammanfattning</i>	7	6.4.3 Ansökan i övriga fall	35
Kapitel 2 <i>Inledning</i>	12	6.4.4 Behörig länsstyrelse	36
2.1 Huvuddragen av gällande bestämmelser	12	Kapitel 7 <i>Omprövning av körkort</i>	38
2.2 1967 års riksdagsbeslut	12	7.1 Gällande bestämmelser	38
2.3 Principbetänkandet	13	7.2 Principbetänkandet	39
2.4 Principbeslutet	13	7.3 Principbeslutet	39
Kapitel 3 <i>Åtgärder efter principbetänkandets avlämnande</i>	15	7.4 Förslag	40
3.1 Arbetsläget beträffande bilregistret och datamaskinläggningen	15	7.4.1 Omprövningsärendenas handläggning och registrering	40
3.2 Övergången till det centrala körkortsregistret	16	7.4.2 Behörig länsstyrelse resp. länsrätt	41
Kapitel 4 <i>Körkortsutformningen</i>	20	Kapitel 8 <i>Det centrala körkortsregistret (CKR)</i>	43
4.1 Gällande bestämmelser	20	8.1 Gällande förhållanden	43
4.2 Principbetänkandet	20	8.2 Principbetänkandet	43
4.3 Principbeslutet	21	Registrets innehåll	43
4.4 Förslag	22	Införande av uppgifter i registret	44
4.4.1 Förfalskningsskyddet	22	Sekretess	44
4.4.2 Utformningen i övrigt	23	Avgifter m. m.	44
Kapitel 5 <i>Körkortstillverkningen</i>	25	Avskiljande av uppgifter ur registret	45
5.1 Gällande förhållanden	25	Registrering av utländska körkort	45
5.2 Principbetänkandet	25	8.3 Principbeslutet	45
5.3 Principbeslutet	25	Innehållet	45
5.4 Förslag	25	Införande av uppgifter i registret	46
5.4.1 AB ID-korts tillverkningsystem	25	Sekretess	46
5.4.2 Arbetsfördelningen mellan trafiksäkerhetsverket och AB ID-kort	25	Avskiljande av uppgifter ur registret	46
5.4.3 Arkivering	27	Registrering av utländska körkort	46
Kapitel 6 <i>Ansökningsgången</i>	28	8.4 Förslag	46
6.1 Gällande bestämmelser	28	8.4.1 Innehållet	46
6.2 Principbetänkandet	29	8.4.2 Sekretess	47
6.3 Principbeslutet	31	8.4.3 Avskiljande av uppgifter ur registret	47
6.4 Förslag	31	8.4.4 Utlämnande av uppgifter ur registret. Avgifter m. m.	48
6.4.1 Allmänt	31	8.4.5 Registrering av beslut rörande utländska körkort	48
6.4.2 Ansökan om körkort	32	8.4.6 Registeranteckningar	49
		Persondata	49
		Körkortsdata	50
		Belastningsdata	52

Kapitel 9 <i>Registrering inom RI</i>	53	Behörig länsstyrelse resp. länsrätt	70
9.1 Gällande bestämmelser	53	Arbetsuppgifter vid läns- styrelserna i samband med körkortsärende	70
9.1.1 Anmälan och registrering	53	Personalorganisation vid länsstyrelserna för hand- läggning av bilregisterären- den	71
9.1.2 Rättsväsendets informations- system (RI)	53	Personalorganisation vid länsstyrelserna för hand- läggning av körkortsären- den	72
9.2 Principbetänkandet	54	Kapitel 12 <i>Utbyte av de äldre körkor- ten</i>	74
9.3 Principbeslutet	55	12.1 Principbetänkandet	74
9.4 Förslag	55	12.2 Principbeslutet	75
9.4.1 Innehållet m. m.	55	12.3 Förslag	75
9.4.2 Sekretess	56	12.3.1 Tidplan för utbytet	75
9.4.3 Rehabiliteringsregler	57	12.3.2 Rutin för utbytet	76
9.4.4 Registrering rörande utländska körkort	57	Kapitel 13 <i>Information</i>	78
9.4.5 Slutligt genomförande av för- slaget om belastningsregistre- ringen	57	13.1 Information till allmänheten	78
Kapitel 10 <i>Översiktlig systembeskriv- ning</i>	59	13.1.1 Principbetänkandet	78
10.1 Allmänt	59	13.1.2 Principbeslutet	78
10.2 Samordning med centrala per- sonregistret (CPR)	59	13.1.3 Allmänt	78
10.3 Registrets organisation	60	13.1.4 Enkäten under 1972	78
10.4 Datamaskinen med kringutrust- ning	60	13.1.5 Förslag	79
10.5 Bildskärmar	61	13.2 Utbildning av personal	80
10.6 Telex	62	Kapitel 14 <i>Kostnader och avgifter</i>	81
10.7 Uppdatering av registren	62	14.1 Engångskostnader	81
10.8 Kommunikationsnätet	62	14.2 Driftskostnader	82
10.9 Antal meddelanden till CKR	63	14.3 Avgifter	82
10.10 Rutinbeskrivningar	64	14.4 Kostnader för körkortsutbytet	83
10.10.1 Ansökning som innefat- tar förarprov	64	Kapitel 15 <i>Författningsförslag</i>	85
10.10.2 Ansökning som inte in- nefattar förarprov	65	15.1 Vägtrafikförordningen	85
10.10.3 Omprövning	65	15.2 Förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m.	90
10.10.4 Körkortsutdrag	66	15.3 Författningsutkast	91
10.10.5 Frågor	67	<i>Bilagor</i>	
10.11 Systemets slutliga utformning	67	1 Information till allmänheten om körkortsreformen	93
Kapitel 11 <i>Organisation</i>	68	2 Förslag till ändringar i vägtrafikför- ordningen och i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. samt utkast till ändringar i vägtra- fikkungörelsen och kungörelserna 1956: 522 och 1962: 277 avseende godkännande av utländska körkort	94
11.1 Den centrala registermyndigheten	68		
11.1.1 Gällande bestämmelser	68		
11.1.2 Principbetänkandet	68		
11.1.3 Principbeslutet	68		
11.1.4 Förslag	68		
11.2 Körkortstillverkningen	69		
11.2.1 Principbetänkandet	69		
11.2.2 Principbeslutet	69		
11.2.3 Förslag	69		
11.3 Länsstyrelsernas organisation	69		
11.3.1 Principbetänkandet	69		
11.3.2 Principbeslutet	70		
11.3.3 Förslag	70		
Länsrätterna	70		

Enligt statsmakternas beslut skall av trafik-säkerhetsskäl differentierade körkort, d. v. s. körkort som gäller endast för vissa fordons-typer införas från och med den 1 januari 1973.

Följande körkortsklasser skall finnas:

- A motorcykel;
- AB personbil och lätt lastbil (totalvikt högst 3 500 kg), dock endast med lätt släpfordon (totalvikt högst 750 kg; högre i vissa fall), samt motorcykel;
- ABE personbil och lätt lastbil, även med tyngre släpfordon, samt motorcykel;
- ABCE tung lastbil, personbil och lätt lastbil, samtliga även med tyngre släpfordon, samt motorcykel;
- ABDE buss, personbil och lätt lastbil, samtliga även med tyngre släpfordon, samt motorcykel;
- ABCDE samtliga fordonsslag.

Körkort klass AB och ABE gäller inte för yrkesmässig personbefordran utan särskilt tillstånd, vilket anges med beteckningen »TAXI» på körkortet. Ett särskilt körkort för traktor skall fortfarande finnas.

Körkortet skall förfalskningsskyddas genom att det utfärdas i form av en fotografisk kopia av en grundhandling med den tillverkningsmetod som används av AB ID-kort i Strängnäs. Detta gäller ej för traktorkörkortet. Körkortet — utom traktorkörkort — skall förnyas vart tionde år. Kör-

kortsinnehavaren behöver därvid inte undergå något prov.

Den 1 januari 1973 skall också ett centralt körkortsregister (CKR), baserat på automatisk databehandling, tas i bruk. Det skall ersätta de nuvarande länsvis förda körkortsregistren. Trafiksäkerhetsverket skall vara central registermyndighet, men länsstyrelserna skall göra införingar i registret och kunna hämta upplysningar ur det via terminaler med bildskärmar.

Registret skall innehålla i huvudsak samma uppgifter som länsstyrelsernas register för närvarande gör utom beträffande brott och förseelser. Dessa skall inte längre registreras i körkortsregistret utan inom rättsväsendets informationssystem (RI), där de skall vara sekretessbelagda.

Övergången till det nya körkortsregistreringssystemet skall ledas av bilregisternämnden, som inrättats den 1 januari 1971 och har motsvarande uppgifter beträffande det nya centrala bilregistret, som också skall baseras på automatisk databehandling. För båda dessa register har anskaffats en gemensam datamaskinanläggning.

Körkortet

Förslaget beträffande körkortets utformning innebär endast mindre ändringar i förhållandet till det tidigare betänkandet. En redogörelse för innebörden av de bokstavsbe-

teckningar som ingår i benämningarna på körkortsklasserna föreslås intagen på körkortets baksida. Körkortets utformning framgår närmare av bilaga 21 till det som bilaga 2 till betänkandet intagna förslaget till ändringar i VTK.

Ansökan om körkort

I avsnitt 6 föreslås en ansökningsgång av i huvudsak följande innehåll.

Den som vill söka körkort begär hos länsstyrelse, polismyndighet eller CKR ansökningshandlingar. Beställningen kan göras per telefon eller brev eller vid personligt besök. Dessa sänds från CKR till sökandens kyrkobokföringsadress och utgörs av blankett för ansökan om körkort, blankett för läkarintyg och blankett för begäran om lämplighetsintyg. Samtliga blanketter är av datamaskinen ifyllda med erforderliga persondata.

När sökanden fått läkarintyg och lämplighetsintyg sänder han in ansökan om körkort jämte dessa båda handlingar till länsstyrelsen. Detta medför att varje sökande får sin lämplighet prövad av länsstyrelsen före förarprovet. Särskilt förhandsbesked behövs därför inte längre. Ansökan om körkort skall enligt förslaget liksom f. n. prövas av länsstyrelsen i mantalsskrivningslänet. Om sökanden vistas i annat län, skall dock ansökningshandlingarna kunna överlämnas dit.

När sökande, vars ansökan om körkort bifallits av länsstyrelsen, vill undergå förarprov anmäler han detta till CKR. Från CKR sänds då det underlag, från vilket körkortet skall tillverkas genom fotografering, till postanstalten i sökandens hemort. Underlaget är ifyllt med alla uppgifter som skall finnas i körkortet. Tiden för den periodiska förnyelsen räknas från utsändningsdagen. Sökanden får på postanstalten teckna sin namnteckning på underlaget och lämna sitt fotografi. Han skall därvid legitimera sig. Samtidigt erläggs avgiften för körkortet och för förarprovet.

Underlaget sänds sedan till AB ID-kort i Strängnäs, där körkortet tillverkas under trafiksäkerhetsverkets kontroll.

Från Strängnäs skickas körkortet till den ort där sökanden önskar undergå förarprovet. Godkänns provet, lämnas körkortet omedelbart ut till honom. Underkänns han, kan han undergå förnyade prov under en period av sex månader från länsstyrelsens beslut. Vid förnyade prov måste ny avgift betalas för provet.

Undantag från den angivna ansökningsgången gäller i fråga om traktorkörkort. Dessa kort förses inte med namnteckning eller fotografi och de utfärdas direkt av länsstyrelsen.

Avvikelse från den angivna ansökningsgången måste också finnas för de fall då förarprov inte skall ske. Detta gäller dels de fall då innehavare av utländskt körkort får svenskt körkort utan att undergå förarprov, dels de olika förnyelsefallen, d. v. s. den periodiska tioårsförnyelsen och förnyelser på grund av att körkortet förkommit, förstörts eller förändrats så att det inte längre kan användas samt då innehavaren ändrat namn (eller personnummer) eller då körkortets text måste ändras. I dessa fall lämnas körkortet ut av postverket. Traktorkörkortet, som inte skall förses med fotografi, utfärdas och utlämnas liksom nu av länsstyrelsen.

Omprövning av körkortsinnehav

Omprövning av körkortsinnehav föreslås kunna ske redan från den tidpunkt då länsstyrelsen fattat beslut i anledning av körkortsansökan.

Det centrala körkortsregistret (CKR)

I avsnitt 8 redogörs närmare för innehållet i CKR. Några större avvikelser gentemot de nuvarande registren föreslås inte utom i vad avser registreringen av brott och förseelser av betydelse i körkortshänseende. Dessa uppgifter föreslås utgå ur körkortsregistret och i stället registreras inom rättsväsendets informationssystem (RI).

I CKR skall enligt förslaget finnas uppgifter om körkortsinnehavaren, körkortet

och beslut rörande detta. Även vissa anmärkningar rörande körkortsinnehavaren av betydelse i körkortshänseende, vilka inte finns registrerade inom RI, skall tills vidare ingå i CKR.

Uppgifterna i CKR föreslås liksom för närvarande vara tillgängliga för envar, d.v.s. inte sekretessbelagda. Allmänheten skall vid besök hos länsstyrelse eller per telefon kunna få uppgifter ur registret. Det bör vara möjligt att på länsstyrelsens bildskärm få ta del av uppgifterna. Skriftligt utdrag ur registret kan skrivas ut antingen av CKR och sändas till den som begärt utdraget eller av skrivare vid länsstyrelsens terminal.

Det påpekas att databehandlingen gör det möjligt att åstadkomma olika bearbetningar av registret, t. ex. att ta fram uppgifter rörande alla körkortsinnehavare i en viss ålder eller inom ett visst område. Om sådana uppgifter överhuvudtaget skall lämnas ut kräver det speciella program och bearbetningar. Villkor för uppgifternas användning bör därför kunna ställas upp. I betänkandet föreslås att riksdagens tillstånd inhämtas till att kräva betalning för sådana bearbetningar enligt kommersiella grunder. I övrigt föreslås att utdrag ur registret skall vara avgiftsfritt.

Avsnitt 8.4.6 innehåller en fullständig redogörelse för anteckningarna i CKR.

Registrering inom rättsväsendets informationssystem (RI)

Beträffande registrering av brott och förseelser av betydelse i körkortshänseende föreslås ingen ändring av omfattningen av registreringen. Denna fråga är beroende på beslutet i anledning av trafikmålskommitténs blivande betänkande. Intill dess sådant beslut fattats skall enligt förslaget samma uppgifter som f. n. registreras men, i stället för i körkortsregistret, inom RI.

Registreringen bör omfatta personer för vilka länsstyrelsen beslutat om utfärdande av körkort, även innan de fått ut sitt körkort.

Uppgifterna inom RI skall enligt förslaget

vara sekretessbelagda och tillgängliga i huvudsak endast för polis, åklagare, domstolar, tullverket och körkortsmyndigheterna samt statens trafiksäkerhetsverk och socialstyrelsen.

I betänkandet diskuteras även frågan om införande av rehabiliteringsregler, d. v. s. regler av innebörd att uppgifter om brott och förseelser inte skall lämnas ut sedan viss tid förflutit. Något förslag härom läggs emellertid inte fram i avvaktan på trafikmålskommitténs betänkande.

Utländska körkort

Det föreslås att regler införs om fördelningen mellan länsstyrelserna och länsrätterna av ärenden rörande anmärkningar mot utländska körkort. Sådana ärenden skall enligt förslaget handläggas av länsstyrelsen och länsrätten i det län där innehavaren är mantalsskriven eller, om han inte är mantalsskriven i Sverige, där han är kyrkobokförd. Är innehavaren varken mantalsskriven eller kyrkobokförd i Sverige skall ärendet prövas av länsstyrelsen och länsrätten i Stockholms län. Länsrätten skall dock kunna överlämna ärendet till länsrätten i det län där körkortsinnehavaren vistas, om körkortsinnehavaren begär det och länsrätten finner det lämpligt.

Vidare föreslås att anmälningsskyldighet ifråga om brott och förseelser m. m. av innehavare med utländska körkort, motsvarande den som gäller rörande svenska körkort, införs. Brott och förseelser skall även för innehavare av utländska körkort registreras inom RI och andra anmälningar i CKR. I samband med sådan registrering skall tillgängliga person- och körkortsuppgifter registreras i CKR liksom beslut som fattas av länsrätterna rörande utländska körkort.

Systembeskrivning

Betänkandet innehåller i avsnitt 10 en översiktlig redogörelse för det datatekniska systemet.

Organisation

För det centrala körkortsregistret beräknas ett behov av 15 tjänstemän. Dessa har redan anställts eller kommer att anställas av bilregisternämnden.

För trafiksäkerhetsverkets kontroll av tillverkningen hos AB ID-kort i Strängnäs uppskattas personalbehovet till nio tjänstemän. Under de tider då periodisk förnyelse av körkort är mest frekvent, d. v. s. till en början under 3—3½ år för varje tioårsperiod, behövs dock ytterligare tolv tjänstemän. Det genomsnittliga personalbehovet uppskattas med ledning härav till tretton personer.

Hos länsstyrelserna bör enligt förslaget den personal som arbetar med registret och med granskningen av inkommande handlingar o. d. sammanföras med motsvarande personal för bilregistret.

Totalt beräknas länsstyrelsernas personalbehov för körkortsärenden och ärenden rörande omprövning av körkortsinnehav liksom i det tidigare betänkandet till 90 tjänstemän. Härvid har dock hänsyn inte tagits till den ökning i arbetsbördan som länsrätternas inrättande kan ha medfört.

Utbyte av de äldre körkortet

Körkortet av den äldre typen skall under en period av 3—3½ år från den 1 januari 1973 bytas ut mot körkort av den nya typen. Den som har körkort för motorcykel skall få körkort klass A och den som har körkort för bil skall få körkort klass AB. Körkortsinnehavare med trafikort får körkort klass ABCE (tung lastbil). Om han har trafikort för buss, får han körkort klass ABCDE som gäller för alla slag av fordon. Även de som utan att ha trafikort har minst ett års vana att föra tyngre fordon eller särskild utbildning på sådana fordon skall kunna få körkort med högre behörighet (ABE, ABCE, ABCDE). Förutsättning är att ansökan görs senast den 1 oktober 1973. Under 1973 skall utbyte ske för alla som skall få nya körkort med högre behörighet. I övrigt skall utbyte ske så att totalt ca 1 milj. körkort byts ut

varje år. Sammanlagt beräknas utbytet omfatta ca 3,2 milj. körkort.

Turordningen för utbytet skall enligt förslaget bestämmas med ledning av slutsiffrorna i körkortsnumret. Takten i utbytet bör bestämmas av bilregisternämnden. De körkort som utfärdats under åren 1970, 1971 och 1972 föreslås dock bli utbytta sist.

Det äldre körkortet skall makuleras. Vill körkortsinnehavaren ha tillbaka det efter makuleringen, bör han få det.

Information

I avsnitt 13 redogörs för den information som allmänheten skall få om den behörighet som de nya körkortet ger och om körkortsutbytet.

I samband med överföringen av uppgifter från länsstyrelsernas register till CKR görs en enkät hos alla personer som fyllt 16 år. Alla som därvid uppger sitt körkortsnummer och med ledning därav förs in i CKR skall enligt förslaget få direktinformation. De kommer också automatiskt att få handlingar för utbyte av de äldre körkortet.

Även i övrigt skall direktinformation ske i den mån det är möjligt. Bl. a. skall var och en som söker körkort få anvisningar om tillvägagångssättet.

Kostnader och avgifter

De årliga driftskostnaderna för handläggningen av körkortsärenden och för driften av CKR beräknas nu till 12,35 milj. kr. mot 10,9 milj. kr. i det tidigare betänkandet. Ökningen hänför sig huvudsakligen till att de tidigare beräkningarna grundade sig på 1970 års löneläge, medan de nu görs i 1972 års löneläge.

Till de angivna kostnaderna kommer postverkets kostnader för hanteringen av körkort och i flertalet fall utlämning av körkort samt tillverkningskostnaderna. Tillsammans kan dessa kostnader beräknas uppgå till närmare 13 kr. per körkort.

För att åstadkomma samma täckning av

driftskostnaderna som f. n. behöver avgifterna för körkort utgå med 60 kr. för nya körkort, 40 kr. för körkort som innebär höjd kompetens (då sökanden alltså tidigare har körkort), 15 kr. för traktorkörkort och 20 kr. för förnyelse av körkort om ansökan görs i rätt tid, annars 40 kr. Förnyelse av traktorkörkort skall dock kosta 15 kr.

Kostnaderna för utbyte av de äldre körkorterna till körkort av den nya typen beräknas till 8 milj. kr., vartill kommer postens kostnader och tillverkningskostnaderna. Detta motsvarar en avgift av 16 kr. per körkort för utbyte. Vid för sen ansökan bör avgiften dock utgå med 30 kr.

Författningsförslag

Till betänkandet fogas förslag till ändringar i VTF, YTF och VTK m. m.

Införandet av de nya behörighetsregler, som de differentierade körkorterna ger, skall ske etappvis. Nuvarande regler skall i princip gälla under 1973. Den 1 januari 1974 införs de nya reglerna beträffande buss och fordonskombination i vilken tung släpvagn ingår. Den 1 januari 1977 utvidgas tillämpningen av de nya reglerna till lastbil med högre totalvikt än 7 ton. Ett per år senare genomförs de nya reglerna i sin helhet. I betänkandet föreslås att detta skall ske den 1 januari 1979. Under hela övergångstiden behålls kravet på särskild behörighet för yrkesmässig trafik för de fordonskategorier som hittills inte omfattas av de nya reglerna. Körkort för personbil och lätt lastbil (klass AB och ABE) jämte tillstånd att köra i yrkesmässig personbefordran (påskriften TAXI) gäller under denna tid för yrkesmässig trafik med lastbil.

2.1 Huvuddragen av gällande bestämmelser

Körkort utfärdas f. n. av länsstyrelserna (29—32 §§ VTF, 62—71 §§ VTK) med tre olika grader av behörighet, nämligen för bil, för motorcykel och för traktor. Bilkörkort gäller även för motorcykel och traktor. Den som har körkort för motorcykel får också köra traktor. Har innehavare av motorcykelkörkort inte fyllt 18 år gäller körkortet endast för lätt motorcykel och traktor.

Innehavare av körkort för bil kan tilldelas *trafikkort*. Detta utvisar behörighet att köra i yrkesmässig trafik i den mening förordningen 1940: 910 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. inlägger i detta begrepp, d. v. s. trafik i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran. Trafikkort, som också utfärdas av länsstyrelsen (27 § YTF), gäller inte för buss i yrkesmässig trafik, om detta inte särskilt angivits på trafikortet. I praxis utfärdas också det s. k. lilla busskortet, som gäller endast för mindre bussar.

Körkort och trafikortet gäller utan tidsbegränsning men innehavet kan omprövas.

Körkortsregister förs av varje länsstyrelse över de körkort och trafikortet som länsstyrelsen utfärdat (32 § 6 mom. VTF, 72—75 §§ VTK, 27 § 4 och 5 mom. YTF). Registren förs manuellt på registerkort. De innehåller uppgift om körkortsinnehavarens person, persondata, om behörighetsgraden

och om beslut rörande körkortet, körkortsdata, samt om belastningar i körkortshänsende som anmälts till länsstyrelsen, belastningsdata.

Ärende om *omprövning av körkortsinnehav*, huvudsakligen i form av återkallelse eller varning (33 och 34 §§ VTF), prövades intill länsstyrelseren den 1 juli 1971 av den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Efter nämnda datum skall länsstyrelsen anmäla sådan fråga till länsrätten i länet som har att pröva den.

Polismyndighet eller åklagare kan vidare under vissa omständigheter fatta beslut om omhändertagande av körkort (35 § VTF).

2.2 1967 års riksdagsbeslut

1967 beslöt statsmakterna (prop. 1967: 55, SU 1967: 89, 3LU 1967: 31, rskr 1967: 204, 1967: 209) att differentierade körkort skall införas. Fem olika klasser av körkort skall finnas, nämligen en för traktor och fyra för motorfordon. Av de senare klasserna skall en avse motorcykel, en personbil och lätt lastbil upp till 3 500 kg totalvikt, en tung lastbil och en buss. Körkortet för buss skall gälla alla slag av fordon, körkortet för tung lastbil alla slag av fordon utom buss. Körkortet för personbil och lätt lastbil skall gälla även för motorcykel och traktor, varjämte motorcykelkortet skall gälla för traktor. För att få föra bil med tyngre släpfordon eller i

yrkesmässig personbefordran skall krävas körkort för tung lastbil eller buss eller också körkort för personbil och lätt lastbil med särskild påteckning. För att köra i yrkesmässig trafik, bortsett från yrkesmässig personbefordran, skall inga särskilda krav ställas; trafik korten skall försvinna.

2.3 Principbetänkandet

Betänkandet »Körkort och körkortsregistrering» (SOU 1970: 26), i fortsättningen benämnt principbetänkandet, innefattar ett slutligt förslag rörande utformningen av de differentierade *körkort*. I enlighet med direktiven för utredningen innehåller principbetänkandet också förslag till förfalskningsskydd av körkort. Enligt förslaget skall sju körkortsklasser för motorfordon finnas, nämligen utom de fyra som anges i 1967 års beslut, tre motsvarande de fall då enligt 1967 års beslut särskild påteckning på körkort skulle finnas, den ena för personbil och lätt lastbil med behörighet för innehavaren att köra i yrkesmässig personbefordran, den andra för samma slag av fordon med behörighet för innehavaren att föra fordonen med tillkopplat släpfordon, oavsett släpfordonets vikt, och den tredje likaledes för samma slag av fordon men med båda de nu angivna behörigheterna.

Som beteckningar på körkortsklasserna föreslås:

A	motorcykel
AB	personbil och lätt lastbil (ej med tungt släpfordon) samt motorcykel
AB TAXI	d:o med rätt att köra i yrkesmässig personbefordran
ABE	personbil och lätt lastbil med tungt släpfordon samt motorcykel
ABE TAXI	d:o med rätt att köra i yrkesmässig personbefordran
ABCE	tung lastbil samt motorcykel, personbil och lätt lastbil
ABCDE	buss och alla övriga slag av motorfordon.

Körkort för motorfordon gäller också för

traktor. Dessutom skall finnas ett särskilt traktorkörkort.

Enligt principförslaget skall körkort förnyas vart tionde år utan att innehavaren underkastas något prov.

Frågan vilken myndighet eller vilka myndigheter som skall pröva körkortsärenden ingår inte uttryckligen i utredningsuppdraget. Principbetänkandet bygger därför på förutsättningen att länsstyrelserna liksom för närvarande skall vara körkortsmyndighet, d. v. s. pröva körkortsansökningar och frågor om omprövning av körkorts innehav.

Ifråga om *körkortsregistreringen* föreslås i principbetänkandet att ett centralt körkortsregister, baserat på ADB, skall inrättas. Registret skall bevakas dygnet runt och uppgifterna lagras på direktminnen, vilket ger snabb tillgång till dem. Trafiksäkerhetsverket föreslås vara central registermyndighet men registreringen skall alltså i huvudsak ombesörjas av länsstyrelserna. De föreslås för detta ändamål få direkt förbindelse med registret med bildskärmar. Polisen skall enligt förslaget kunna utnyttja sina förbindelser via telex eller bildskärmar med rikspolisstyrelsens datamaskinanläggning för att hämta uppgift ur körkortsregistret. Körkortsregistret föreslås placerat på samma datamaskinanläggning som det av riksdagen beslutade centrala bilregistret.

Det centrala körkortsregistret (CKR) skall enligt förslaget innehålla persondata och körkortsdata, samt vissa belastningsdata. De belastningsdata som avser brott och förseelser föreslås däremot bli registrerade inom rättsväsendets informationssystem (RI). Enligt förslaget skall dessa uppgifter vara sekretessbelagda i registret inom RI, medan uppgifterna i CKR är allmänt tillgängliga.

Enligt principbetänkandet skulle de nya körkortet införas den 1 juli 1971, det centrala körkortsregistret tas i bruk under 1973 och de nuvarande körkortet bytas ut mot körkort av den nya typen under en tre- eller fyraårsperiod med början 1973.

2.4 Principbeslutet

Förslagen i principbetänkandet togs efter

remissbehandling upp i prop. 1971: 65 genom vilken riksdagens yttrande inhämtades över vad chefen för kommunikationsdepartementet i propositionen anfört beträffande förslagen. I allt väsentligt godtar departementschefen utredningsförslaget i de delar de tas upp i propositionen. De nuvarande länsvisa körkortsregistren skall alltså ersättas med ett centralt körkortsregister, maskinellt samordnat med det centrala bilregistret. Det fortsatta arbetet skall bedrivas med sikte på att CKR skall kunna börja användas den 1 januari 1973.

Vissa avvikelser från principbetänkandet förekommer dock. Ytterligare en körkorts-klass skall införas, ett särskilt busskörkort, som gäller behörighet att föra samtliga slag av fordon, även med tyngre släpfordon, utom tung lastbil. Beteckningen för behörighet att köra i yrkesmässig personbefordran anses inte kunna ingå i beteckningen för körkorts-klass. Den 1 januari 1973 skall vara riktpunkt för införandet av de nya körkort. Tidpunktens slutliga fastställande skall bero på när CKR är uppbyggt i tillräcklig omfattning. Kraven på högre behörighet införs etappvis med början den 1 januari 1974.

Förslaget om periodisk förnyelse av körkortet vart tionde år godtas.

Riksdagen (TU 1971: 12, rskr 209) fann i huvudsak inte anledning till erinran eller särskilt uttalande i anledning av vad departementschefen anfört i propositionen.

1971 års beslut, i fortsättningen benämnt principbeslutet, innebär att följande körkorts-klasser för motorfordon skall finnas med de beteckningar som här anges för var och en av dem:

- A Behörighet: motorcykel
- AB Behörighet: motorcykel, personbil, lätt lastbil, lätt släpfordon
- ABE Behörighet: motorcykel, personbil, lätt lastbil, lätt och tungt släpfordon
- ABCE Behörighet: motorcykel, personbil, lätt och tung lastbil, lätt och tungt släpfordon
- ABDE Behörighet: motorcykel, personbil, lätt lastbil, buss, lätt och tungt släpfordon

ABCDE Behörighet: samtliga fordonsslag.

Med lätt släpfordon avses släpfordon, vars totalvikt inte överstiger 750 kg eller — om släpfordonet är tyngre och dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt är högst 3 500 kg — dragfordonets tjänstevikt.

Under 1973 skall nuvarande regler i princip gälla i fråga om behörigheten. Den 1 januari 1974 införs de nya reglerna beträffande rätt att föra taxi, buss och fordonskombination i vilken tung släpvagn ingår. De nya behörighetsreglerna utvidgas därefter den 1 januari 1977 att gälla även lastbil med högre totalvikt än sju ton. Ett par år senare genomförs de nya reglerna i sin helhet. Till dess skall kravet på särskild behörighet för yrkesmässig trafik behållas för de fordonskategorier som dessförinnan inte omfattas av de nya reglerna.

3.1 Arbetsläget beträffande bilregistret och datamaskinanläggningen

Efter förslag av bilregisterutredningen om riktlinjer angående ett centralt bilregister (SOU 1968: 23) har statsmakterna (prop. 1969: 30, SU 42, BeU 32, 3LU 30, rskr 136, 133, 132) fattat beslut om riktlinjer för bilregisterorganisationen. Bilregisterutredningen har därefter den 15 december 1970 i betänkandet »Ett nytt bilregister» (SOU 1971:11) lagt fram slutligt förslag till det centrala bilregistret. Trafiksäkerhetsverket föreslås bli centralt ansvarig instans för registreringsverksamheten. Länsstyrelserna skall även i fortsättningen handlägga registrerings- och anmälningsärenden.

Enligt beslut av riksdagen (prop. 1970: 165, SU 213, rskr 428) har en särskild nämnd, bilregisternämnden, inrättats den 1 januari 1971 med uppgift att planlägga och leda omläggning till nytt bilregister i enlighet med Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut (nämndens instruktion 1970: 80). Nämnden skall meddela föreskrifter och anvisningar för länsstyrelsernas verksamhet i samband med omläggningen. Den skall bedriva arbetet med det nya bilregistret på sådant sätt att integrering med ett centralt körkortsregister underlättas. En av körkortsutredningens experter är ledamot i bilregisternämnden. Från och med den 9 december 1971 (SFS 1971: 824) omfattar bilregister-

nämndens uppgifter även omläggning till nytt körkortsregister.

Kungörelsen (1971: 819) om övergång till nytt bilregistersystem, som utfärdades den 19 november 1971, reglerar de särskilda förhållanden som uppstår under registeruppgifternas överföring till det centrala bilregistret (CBR). Avsikten är att denna överföring i huvudsak skall utföras under 1972.

Från den 1 januari 1973 skall huvuddelen av förändringarna i samband med bilregisteromläggningen träda i kraft.

Den datamaskinaläggning som skall hantera de centrala bil- och körkortsregistren har anskaffats och satts i drift. Anläggningen är i sina vitala delar dubblerad för att säkerställa drift under dygnets alla 24 timmar och ge god säkerhet mot driftsavbrott. För registerhantering och registerbearbetning har valts såsom huvudmaskin en datamaskin av typ Univac 1106, medan kommunikationen mellan huvudmaskinen och bildskärmsterminalerna styrs av en annan typ av datamaskin, Univac 418 II. Registret lagras på direktåtkomstminnen av typ Fast-rand III. Förutom denna utrustning, som således är dubblerad, har anskaffats kringutrustning i form av magnetbandstationer, snabbskrivare, optisk läsutrustning, hålkortsläsare, hålkortsstans m. m. I syfte att säkerställa drift även vid strömavbrott har anläggningen försetts med reservkraftkälla i form av två diesलगeneratorer. Den centrala registermyndigheten kommer dessutom att

utrustas med bildskärmar, mikrofilmustru-
ning samt utrustning för efterbearbetning av
producerad utskrift. Dataanläggningen har
dimensionerats för att kunna hantera även
det centrala körkortsregistret i den mån det
upptar personer som har eller har haft kör-
kort eller har meddelat sin avsikt att ansöka
om körkort. Terminalutrustning, av typ
Alfaskop, avsedd att användas både för
bilregistret och körkortsregistret, är under
leverans till länsstyrelserna.

Direkt tillgång till uppgifter i bilregistret
kommer i första hand att beredas för läns-
styrelserna via deras bildskärmsterminaler
samt för polismyndigheter, tullverket och
försvarets materielverk.

Dataanläggningen finns under uppbygg-
nadsskedet installerad i Stockholm. Riksdag-
en har dock beslutat att den senare skall
flyttas till Örebro.

I arbetet med systemutveckling och pro-
grammering för det nya bilregistersystemet
har bilregisternämnden biträttats av Statskon-
sult AB. Även för CKR har arbetet med
systemutveckling och programmering upp-
dragits åt Statskonsult AB. Arbetet har be-
drivits i sådan takt att CKR skall kunna tas
i drift den 1 januari 1973.

Enligt bilregisternämndens planering skall
omläggningen till det nya bilregistret och det
nya körkortsregistret inledas med en enkät
till alla i landet kyrkobokförda personer som
uppnått 16 års ålder. Enkäten utförs genom
att svarsblanketter av hålkortstyp sänds ut i
vilka ägare av registrerade fordon skall fylla
i vissa uppgifter om sina fordon, nämligen
registreringsnummer, fordonsslag och for-
donets färg.

Vidare skall innehavare av körkort fylla
i svarsblanketten med körkortsnumret och
det slag av fordon körkortet avser.

Enkäten genomförs länsvis, d. v. s. ut-
sänds till alla kyrkobokförda i ett län i taget.

I Uppsala län sändes enkäten ut den 3 ja-
nuari 1972. För övriga län planeras utsänd-
ningen enligt följande:

Gävleborgs län	13 mars 1972
Västernorrlands län	24 mars 1972
Jämtlands län	4 april 1972
Västerbottens län	7 april 1972

Norrbottnens län	14 april 1972
Kopparbergs län	26 april 1972
Västmanlands län	3 maj 1972
Örebro län	12 maj 1972
Värmlands län	17 maj 1972
Stockholms län	23 maj 1972
Gotlands län	26 maj 1972
Skaraborgs län	26 juli 1972
Älvsborgs län	4 augusti 1972
Göteborgs och Bohus län	8 augusti 1972
Hallands län	29 augusti 1972
Blekinge län	5 september 1972
Kristianstads län	8 september 1972
Malmöhus län	11 september 1972
Södermanlands län	6 oktober 1972
Östergötlands län	13 oktober 1972
Jönköpings län	25 oktober 1972
Kronobergs län	1 november 1972
Kalmar län	3 november 1972

Efter hand som enkätsvaren kommer in
och registernummer för fordon respektive
körkortsnummer kan sammanföras med per-
sonnummer uppdateras bilregistret respek-
tive körkortsregistret från länsstyrelsernas
eller riksskatteverkets personregister samt
från de länsvisa bil- och körkortsregistren.

3.2 Övergången till det centrala körkorts- registret

Efter principbeslutet har jag tillsammans
med samarbetsorganet för ADB inom rätts-
väsendet upprättat ett systemförslag för re-
gistrering inom rättsväsendets informations-
system av belastningar av betydelse i kör-
kortshänseende, dagtecknat den 3 juni 1971,
vilket vi gemensamt överlämnat till chefen
för kommunikationsdepartementet. Vidare
har jag med skrivelse den 14 oktober 1971
till departementschefen överlämnat en den
11 oktober 1971 dagtecknad promemoria
benämnd »Övergången från länsvisa kör-
kortsregister till ett centralt körkortsregis-
ter».

Kungl. Maj:t har därefter den 19 novem-
ber 1971 meddelat bestämmelser om upp-
rättande av CKR och om överföringen av
uppgifter från de länsvisa registren till CKR.
Besluten innehålls i huvudsak i kungörel-

serna (1971:823) om övergång till nytt körkortregistreringssystem och (1971:825) om ändring i kungörelsen (1970:517) om rättsväsendets informationssystem. Bilregisternämnden skall, som tidigare angivits, planlägga och leda omläggning till CKR. Nämnden skall övergångsvis fullgöra uppgifter med avseende på registret som efter övergångstiden skall åvila trafiksäkerhetsverket.

Tillsammans med den planering som bilregisternämnden har gjort innebär besluten i övrigt i huvuddrag bl. a. följande.

Inom RI skall uppgifter om domar och beslut, som meddelas efter utgången av februari 1972, samt om strafförelägganden och förelägganden av ordningsbot, som godkänns efter nämnda tidpunkt, bevaras på maskinläsbart medium. Detta innebär att ett register över uppgifter som avses i 80 § 2 mom. första och andra styckena VTK från och med den 1 mars 1972 byggs upp inom RI.

Från RI skall från och med den 1 mars 1972 veckovis till CKR sändas uppgift om nyttillkomna anteckningar i belastningsregistret inom RI om brott eller förseelser av betydelse i körkortshänseende. Dessa uppgifter skall innehålla samtliga anteckningar i registret för berörda körkortsinnehavare, d. v. s. samtliga domar, beslut och förelägganden av förevarande slag vilka meddelats resp. godkänts från och med mars 1972. För varje sådan körkortsinnehavare skall CKR därefter upprätta och till länsstyrelsen översända ett registerblad, innehållande uppgifterna i belastningsregistret inom RI för honom jämte de uppgifter om honom och hans körkort som vid denna tidpunkt finns i CKR. Saknas uppgifter i CKR — vilket till en början normalt är fallet — anges i stället detta.

Under 1972 skall uppgifter från de nuvarande körkortsregistren föras över till CKR. Överföringen skall ske länsvis. Arbetet inleds som redan nämnts med en skriftlig enkät till samtliga i länet kyrkobokförda personer som uppnått 16 års ålder. I enkäten begärs — på svarkort som innehåller personnummer — utom vissa upplysningar rörande bilinnehav besked huruvida veder-

börande har körkort och i så fall uppgift om länsbokstav, nummer och fordonsslag. Med ledning av svaren blir det möjligt att på ett enkelt sätt i CKR föra in personuppgifter från länsstyrelsernas datamaskinella register tillsammans med körkortsnumret. Dessa uppgifter torde visserligen kunna införskaffas även för dem som inte besvarar enkäten. Men eftersom aktuella adressuppgifter saknas i de nuvarande registren kräver detta mycket arbete i de fall då personnummer eller födelsennummer inte finns antecknat där, vilket är förhållandet beträffande omkring en miljon körkortsinnehav.

Det register som på detta sätt kan upprättas över körkort i ett län omfattar inte alla inom länet utfärdade körkort. De som flyttat ur länet sedan de fått körkort omfattas inte av enkäten inom länet utan av enkäten inom det län där de bor vid tillfället. För att få med dessa måste alltså registret kompletteras med uppgifter från tidigare och senare enkäter i andra län.

Efter enkäten skall vissa uppgifter föras över från länsstyrelsens register till CKR. Samtliga på registerkortet antecknade persondata och körkortsdata skall föras in i CKR, dock att uppgift som avser beslut om återkallelse tills vidare eller omhändertagande av körkort skall tas med endast om beslutet gäller vid överföringen.

När det gäller belastningsdata görs skillnad mellan sådana som avser brott eller förseelse som anmäls enligt 80 § 2 mom. VTK, d. v. s. sådana som i fortsättningen skall registreras enbart inom RI, samt övriga belastningsdata, d. v. s. meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. VTK, framställning rörande körkort från polismyndighet enligt 81 § VTK, anmälan från länsläkare (förste stadsläkare) och annan omständighet vars anmärkande i registret funnits erforderligt för kontroll av körkortsinnehavaren. Endast belastningsdata tillhörande den senare gruppen skall föras över och enbart uppgifter som kommit in efter utgången av februari 1972. I övrigt skall av RI och CKR framgå om äldre belastningsanteckning finns på registerkortet. Finns

där anteckning om brott eller förseelse som avses i 80 § 2 mom. VTK och har domen, beslutet eller föreläggandet meddelats resp. godkänts före den 1 mars 1972, skall tidpunkten för belastningen eller den senaste av belastningarna meddelas registret inom RI för anteckning där. Att så skett skall framgå av CKR. Om registerkortet innehåller anteckning om belastning av annat slag, d. v. s. av det slag som i fortsättningen skall registreras i CKR, och uppgiften har kommit in före den 1 mars 1972, skall i CKR införas uppgift om tidpunkten för belastningen eller den senaste av belastningarna. Avser anteckningen anmälan om sjukdom, som har betydelse i körkorthänseende, skall detta särskilt markeras i CKR.

Överföringen av uppgifter till CKR skall utföras med hjälp av bildskärmar vid varje länsstyrelse och med länsstyrelsernas egen personal under bilregisternämndens ledning. Efter överföringen skall registerkortet föras med markering utvisande att den skett. Kort som inte innehåller belastningsanteckning från tiden före den 1 mars 1972 kan efter omläggningen arkiveras, ty inga nya anteckningar skall ske på dem. Överföringsarbetet skall bedrivas i sådan takt att det i huvudsak kan avslutas under 1972.

Körkortregister förs fortfarande i princip av länsstyrelserna. Från och med mars 1972 skall dock dom, beslut eller föreläggande som anmäls enligt 80 § 2 mom. första och andra styckena VTK och som meddelats resp. godkänts före den 1 mars 1972 inte längre antecknas på registerkorten. (Ett mindre undantag härifrån gäller under mars och april 1972. Beslut av befattningshavare inom krigsmakten kan under denna tid inte tas med i uppgifterna från RI till CKR. De måste därför av länsstyrelsen införas på registerkorten och uppgift om dem hämtas därifrån. Från och med den 1 maj 1972 skall även dessa uppgifter ingå i uppgifterna från RI och följaktligen också i registerbladen från CKR. Dessa kommer då att omfatta även beslut av denna art som registrerats under mars och april.) Länsstyrelsernas registerföring av uppgifter av detta slag sker därefter genom att de bevarar det senast

inkomna registerbladet för varje körkorts-innehav samt registerkort med äldre anteckningar.

Från tidpunkt som bilregisternämnden bestämmer skall länsstyrelsen inte längre göra anteckningar på registerkortet. Persondata, körkortsdata och belastningsdata av det slag som skall föras över till CKR skall i stället via bildskärmsterminal matas in dit. Nya registerkort skall ej heller läggas upp för nyttillkommande körkortsinnehav. Bestämmelserna torde medge, att bilregisternämnden föreskriver att registerkort skall föras och inmatning i CKR göras parallellt under en viss tid, till dess man fått full säkerhet för att CKR fungerar på avsett sätt. Det förefaller tillrädligt att så sker.

Under en övergångstid kommer körkortsregistret hos varje länsstyrelse alltså att bestå dels av registerkortet i länsstyrelsens körkortsregister om sådant upplagts och i den mån det innehåller belastningar från tiden före den 1 mars 1972, dels av det senast från CKR översända registerbladet i de fall då belastning för körkortsinnehavaren registrerats i belastningsregistret inom RI, dels av person- och körkortsdata samt belastningsdata, som inte avser brott eller förseelse, i CKR. Av registerbladet och i CKR framgår om äldre belastning finns antecknad på registerkortet. När registerblad inte sänts ut, framgår av CKR dels att så inte skett, d. v. s. att belastning inte finns registrerad inom RI, dels huruvida äldre belastning finns på registerkortet.

Vid sin bedömning huruvida anmälan om en nyttillkommen belastning skall föranleda ärende om omprövning av körkortsinnehavet eller ej har länsstyrelsen i registerbladet och sitt registerkort sålunda tillgång till fullständiga registeranteckningar om körkortsinnehavaren vid tiden för registreringen och anmälningen. Ändringar som därefter sker inom RI får länsstyrelsen besked om med högst en veckas eftersläpning. Ändringar i CKR efter registerbladets utsändande kan länsstyrelsen få upplysning om via sin terminal.

Länsstyrelsen skall dessutom få underrättelse om domar, förelägganden och beslut

av betydelse i körkortshänseende, d. v. s. sådana som avses i 80 § 2 mom. VTK, liksom hittills. Avskrift skall alltså sändas av dom och av beslut av befattningshavare inom krigsmakten. Underrättelse enligt 80 § 2 mom. andra stycket VTK om nedlagt åtal eller frikännande dom lämnas i registerblad. Underrättelse enligt samma mom. tredje stycket om nedlagd förundersökning eller beslut att åtal ej skall väckas skall däremot fortfarande sändas direkt från beslutande myndighet till länsstyrelsen. Besked om laga kraft inhämtas genom hänvändelse till den beslutande instansen. Ifråga om straffförelägganden och förelägganden om ordningsbot får länsstyrelsen f. n. underrättelse från rikspolisstyrelsen om föreläggandets innehåll och om godkännandet. Dessa båda senare underrättelser kommer från och med den 1 mars 1972 att ingå i registerblad som tillställs länsstyrelsen från CKR.

Utdrag ur körkortsregistret skall utfärdas av länsstyrelsen i det län där körkortet beslutats. Normalt skall ett sådant utdrag endast innehålla person- och körkortsdata. Belastningsuppgifterna tas med endast på särskild begäran.

Före omläggningen till CKR hämtas person- och körkortsdata som hittills från registerkortet. Efter överföringen kan ett utdrag normalt utfärdas genom att länsstyrelsen hos CKR beställer utdrag avseende enbart person- och körkortsuppgifter att sändas till den som begärt utdraget. Vanligen torde denne kunna ha utdraget påföljande dag.

Ett utdrag med belastningsuppgifter utfärdas före omläggningen liksom f. n. från registerkortet. Finns registerblad måste dock belastningsuppgifter därifrån läggas till. Efter omläggningen kan utdrag med belastningsuppgifter utfärdas i form av kopia av registerbladet med påtecknat utdrag ur registerkortet om belastningar finns antecknade där, vilket i så fall framgår av registerbladet och i CKR. Först måste dock i CKR kontrolleras att ny uppgift inte antecknats där sedan registerbladet utsändes. Har så skett kan utdraget bestå antingen av kopia av registerbladet jämte utdrag ur register-

kortet med påteckning av den nytillkommande uppgiften eller av ett utdrag ur CKR jämte kopia av registerbladet i vad avser belastningsanteckningarna inom RI samt utdrag ur registerkortet. Har registerblad inte sänts ut, kontrolleras i CKR om belastningar finns antecknade på länsstyrelsens registerkort varefter utdraget utfärdas i form av utdrag ur CKR, innefattande där registrerade belastningar och i förekommande fall kompletterat med belastningsuppgifterna på registerkortet.

Den angivna ordningen innebär, att de inom RI för körkortsändamål registrerade uppgifterna blir sekretessbelagda inom RI. Samma uppgifter kommer emellertid att finnas öppet hos länsstyrelserna, varför sekretessbeläggningen tills vidare kommer att sakna praktisk verkan, särskilt som det med ledning av det centrala registret blir avsevärt lättare att finna uppgifterna för en viss person än vad f. n. är fallet.

4.1 Gällande bestämmelser

Formulär till körkort fastställs av Kungl. Maj:t (32 § 2 mom. VTF). Enligt 70 § VTK skall körkort utfärdas i huvudsaklig överensstämmelse med bilaga nr 21 till VTK och till bilagan givna anvisningar. Enligt bilagan skall körkort vara av lämpligt kartongpapper eller av papper fodrat med linneväv eller annat lämpligt material. Måtten skall vara omkring 12×13 cm och kortet skall kunna hopvikas på mitten. På kortet skall angivas länsbokstav och körkortsnummer, behörigheten, körkortsinnehavarens namn och födelsetid samt datum för utfärdandet och utfärdande myndighet. Från den 1 januari 1968 anges också innehavarens personnummer. Körkortsinnehavarens fotografi skall fästas på körkortet, som dessutom förses med stämpel enligt expeditionskungörelsen. När körkort för motorcykel utfärdas för någon som inte fyllt 18 år skall på kortet antecknas att detta intill den dag, då innehavaren uppnår nämnda ålder, endast gäller för lätt motorcykel och traktor. Vidare skall antecknas skyldighet att bära glasögon vid färd och särskilda villkor som föreskrivits vid körkortets utfärdande eller, om dessa föreskrifter av utrymmesskäl inte lämpligen kan angivas fullständigt, erinran om att särskilda föreskrifter meddelats.

Om körkort har förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas, kan duplettkörkort

utställas. Ordet »duplett» skall då tecknas på kortet. Ändrar innehavaren namn skall det nya namnet av länsstyrelsen införas på körkortet eller också skall duplettkörkort utfärdas.

4.2 Principbetänkandet

I principbetänkandet (avsnitt 3.5) erinras om att Sverige tillträtt 1949 års vägtrafikkonvention, som innehåller bestämmelser om körkortets utformning. Sverige har emellertid sedermera undertecknat 1968 års vägtrafikkonvention, vilken är avsedd att ersätta 1949 års konvention men ännu inte har trätt i kraft. Även 1968 års vägtrafikkonvention innehåller bestämmelser om körkortets utformning. Enligt principbetänkandet (avsnitt 3.11) bör det nya körkortet utformas enligt den nya konventionen trots att denna ännu inte trätt i kraft.

I betänkandet (avsnitt 3.8) föreslås vidare att körkort för motorfordon skall förfälskningskyddas genom att framställas i form av en fotografisk kopia och — på samma sätt som det identitetskort som tillverkas av AB ID-kort — förses med vissa andra skydd i form av vattenstämpel, trefärgstryck, lackning på framsidan och inläggning av ett fluorescerande pigment. Nämnda identitetskort förses också med en isotopmärkning, som kan kontrolleras med ett speciellt kontrollinstrument. I betänkandet

föreslås att ställningstagandet till frågan om körkortet skall isotopmärkas uppskjuts tills vidare.

Förslaget om förfalskningsskydd gäller inte körkort för traktor.

Enligt principbetänkandet (bild s. 42 och avsnitt 3.16) skall körkort för motorfordon bestå av ett skärt kort i format A 7 (74 × 105 mm) och — på rader som numreras i enlighet med föreskrift i 1968 års konvention — innehålla uppgift om körkortsinnehavarens efternamn, förnamn och födelsedag, utfärdande myndighet, ort för utfärdandet, tid för förnyelse samt körkortsklassen. Körkortsklasserna skall anges med de beteckningar som beskrivits i avsnitt 2 ovan men med en asterisk för varje bokstav som inte ingår i klassen (utom för TAXI), d. v. s. enligt följande: A****, AB***, AB*** TAXI, AB**E, AB**E TAXI, ABC*E och ABCDE. Vidare skall körkortet innehålla innehavarens namnteckning, personnummer och fotografi, trafiksäkerhetsverkets reliefstämpel, innehållande dagen för utfärdandet, samt expeditionsavgiftens storlek. Särskilt körkortsnummer skall inte vidare förekomma utan föreslås ersatt av innehavarens personnummer. Skyldighet att bära glasögon vid förande av körkortspliktigt fordon och andra särskilda villkor, dock endast sådana som skall kontrolleras av polisen vid fordonskontroll, skall anges på körkortet. Detta gäller alltså enbart villkor som innebär, att hjälpmedel skall användas under färd eller att endast fordon, som är försett med särskild anordning eller av särskild beskaffenhet, får användas eller att särskild trafikföreskrift skall iakttagas eller något annat som kan kontrolleras vid färd. Kan sådana villkor av utrymmesskäl inte antecknas på körkortet, skall de enligt förslaget anges med hänvisning till en skrivelse från länsstyrelsen till körkortsinnehavaren vari villkoret finns angivet. Hänvisningen bör bestå av länsbokstav och skrivelsens nummer. Syftet med detta är att körkortet — som på grund av förfalskningsskyddet inte kan föras med påteckning — inte skall behöva bytas ut vid ändring av villkor. I stället skall ny skrivelse utfärdas med det nya villkoret under samma

nummer som den tidigare, dock endast under förutsättning att innehavaren återställer originalet av den tidigare skrivelsen.

Den nu förekommande påskriften på motorcykelkörkort, vars innehavare inte fyllt 18 år, att körkortet gäller endast för lätt motorcykel och traktor till dess han uppnått sagda ålder, föreslås utgå.

Duplettkörkort skall enligt förslaget inte vidare förekomma. I de fall då duplettkörkort nu utställs skall i stället körkortet omedelbart förnyas för en ny period av tio år. Förnyelse skall också ske om nya eller ändrade villkor skall gälla för körkortet och detta kräver att kortets text ändras.

På baksidan föreslås kortet innehålla vissa anvisningar om skyldigheten att bära glasögon och att medföra skrivelse, vari särskilda villkor anges.

Körkort för traktor föreslås vara vitt och inte föras med innehavarens fotografi eller namnteckning. Det skall utfärdas av länsstyrelsen och föras med dess underskrift.

4.3 Principbeslutet

Principbeslutet (prop. s. 62, TU s. 3) innebär att AB ID-korts tillverkningsmetod skall användas för framställningen av körkortet, eftersom den synes fylla alla rimliga krav på förfalskningsskydd.

I propositionen framhålls att körkortet med den föreslagna utformningen på vissa punkter avviker från föreskrifterna i 1968 års vägtrafikkonvention. Bland sådana avvikelser som kan medföra risk att de svenska körkortet inte kommer att godtas i alla till konventionen anslutna länder nämns att ingen förklaring till de bokstavs-beteckningar som används för att ange förarbehörigheten finns på körkortet, att konventionens kategoriindelning inte följs genom att den särskilda behörigheten att föra personbil i yrkesmässig trafik anges med beteckningen »TAXI» i anslutning till de övriga kategoriangivelserna på kortets framsida, att förekomsten av vissa särskilda villkor anges med hänvisningsnummer och att körkortsinnehavarens födelseort och adress utelämnats. Departementschefen anser emellertid att des-

sa avvikelser i stort sett bör kunna undvikas genom smärre justeringar av körkortets utformning. Även i övrigt kan det finnas anledning att företa jämkningar med hänsyn bl. a. till önskemålet att få maskinellt läsbara körkort och till produktionstekniska överväganden. Dessutom bör begränsningen i behörigheten till lätt motorcykel för innehavare av körkort för motorcykel, vilken inte fyllt 18 år, anges på körkortet.

I övrigt innehåller principbeslutet inga avvikelser från förslagen i principbetänkandet.

4.4 Förslag

4.4.1 Förfalskningsskyddet

Efter principbeslutets fattande har frågan om förfalskningsskyddet fått förnyad aktualitet till följd av att ett par förfalskningar av AB ID-korts identitetskort använts i samband med uttag i bank med hjälp av förfalskade värdehandlingar. Visserligen är de hittills uppdagade förfalskningarna av identitetskorten så dåligt utförda att de otvivelaktigt bort upptäckas även med ganska ringa uppmärksamhet hos tjänstemännen i kassorna. Men man måste räkna med att bättre gjorda förfalskningar kommer att användas och det finns därför anledning att, innan det slutliga beslutet om tillverkningsmetoden fattas, något diskutera frågan om förfalskningsskyddet.

Härvid bör till en början betonas, att varken principbetänkandet eller principbeslutet utgår från att AB ID-korts metod skulle utesluta förfalskning av körkort. Något helt förfalskningssäkert kort torde överhuvudtaget inte finnas. De olika skydd som finns inlagda i kort av AB ID-korts tillverkning synes emellertid göra det möjligt att med hög grad av säkerhet upptäcka förfalskningar, förutsatt att ett lämpligt tillvägagångssätt för granskningen av korten används. Detta gäller framför allt möjligheterna att genom belysning med ultraviolett ljus upptäcka ändringar i korten och med hjälp av ett speciellt kontrollinstrument avläsa den i korten injicerade isotopen.

I första hand krävs naturligtvis information till och utbildning av kassatjänstemännen så att de väl känner till hur korten skall se ut och inte låter dupera sig av en bedragares säkra uppträdande till att underlåta kontrollen. Rutinerna bör också utformas så att korten i förekommande fall måste tas fram ur fodral och liknande. Men information och utbildning torde i längden knappast vara tillräckligt. Det synes inte otänkbart att de synliga skydden efterapas på sådant sätt att förfalskningarna blir svåra att upptäcka med blotta ögat. Det förefaller dock möjligt att försvåra förfalskning av körkortet genom att förse dem med ett emblem, t. ex. trafiksäkerhetsverkets, i färgtryck, förlagsvis gult och blått.

För att skydden skall fungera på avsett sätt synes det emellertid nödvändigt att postens och bankernas kassor där utbetalningar sker — helst alla, men i varje fall det stora flertalet — förses med hjälpmedel i form av ultraviolett ljus eller kontrollinstrument för den radioaktiva isotopen eller bådadera. Dessa hjälpmedel bör inpassas på ett naturligt sätt i arbetsrutinerna, t. ex. så att den plats där kortet enklast placeras under kassarbetet konstant belyses med ultraviolett ljus i rätt vinkel. Kontrollapparaterna torde vara svårare att passa in i arbetsrutinerna utan att förlänga expedieringstiderna. Kostnaderna för installation av ultraviolett ljus vid samtliga kassor torde inte röra sig om större belopp än att det vid jämförelse med de belopp som bedragare årligen tillskansar sig med användande av falska identitetshandlingar synes fullt acceptabelt. Detsamma gäller troligen anskaffande av kontrollinstrument.

I principbetänkandet föreslås att körkortet tills vidare ej skall förses med isotop. Skälen härför var att man inte kunde förutse att posten och bankerna mera allmänt skulle skaffa kontrollinstrument samt att man inte helt kunde bortse från att radioaktiviteten hos isotopen kan väcka sådan oro hos allmänheten att man bär med sig isotopmärkta körkort endast i undantagsfall.

Vad angår det senare skälet bör ånyo —

liksom i principbetänkandet — erinras om att isotopen är helt ofarlig. Någon oro hos dem som skaffat AB ID-korts identitetskort, vilka samtliga är isotopmärkta, har heller inte förmärkts. Någon anledning att av det skälet avstå från isotopmärkning av körkortet torde alltså ej finnas.

Däremot är det fortfarande oklart om posten och bankerna kommer att anskaffa instrument för kontroll av isotopen i sådan omfattning att isotopmärkning av körkortet får någon mening. Visst intresse för sådan anskaffning synes dock föreligga inom postverket.

Såsom framhålls i principbetänkandet är det lätt att när som helst börja med isotopmärkning av körkortet. Men det tar då tio år innan alla körkort är isotopmärkta, vilket självfallet gör kontrollen bristfällig under hela denna tid.

Frågan om kontrollens utövande i samband med att körkortet används som identitetshandling hos posten och bankerna ingår inte i utredningsuppdraget. Det synes dock lämpligt att diskussioner under ärendets fortsatta behandling — t. ex. under beredningen i departementet — tas upp med posten och bankerna i syfte att söka förmå dem att anskaffa och använda kontrollinstrument och/eller ultraviolettbelysning. Det alternativ som fortfarande kan tillgripas om tillräckliga åtgärder för kontroll av kortet inte vidtas är att inte utforma dem som identitetshandlingar. De kan i så fall utfärdas i en enklare form med ett enklare förfarande. Detta vore dock olyckligt, både med hänsyn till polisens verksamhet — polisen skulle då tvingas kontrollera inte bara körkortet utan också en särskild identitetshandling — och för allmänheten, eftersom man då vid sidan av körkortet måste skaffa sig en särskild identitetshandling.

Jag finner mot bakgrunden av det anförda för min del inte anledning att åter ta upp frågan om körkortet skall tillverkas på något annat sätt än det som fastställts i principbeslutet. Jag föreslår dock att körkortet redan från början förses med isotopmärkning om intresse finns hos posten och bankerna att skaffa kontrollinstrument.

4.4.2 Utformningen i övrigt

Förklaring till de bokstavsbezeichnungar som används för att ange förarbehörigheten kan lämnas i tabellform på körkortets baksida. Utrymmet på baksidan kan emellertid tas i anspråk endast till en begränsad del, eftersom en del av kortet måste lämnas fritt från text för att underlätta kontrollen av dess äkthet. Att fullständigt ange omfattningen av rätten för körkortsinnehavare av klass AB att köra med släpfordon är utrymmeskrävande, särskilt om texten skall göras lättförståelig. Det rör sig emellertid här om förhållandevis sällsynta undantagsfall, vilka framgår av författningstexten. Det bör därför vara tillräckligt att ange huvudregeln — släpfordon med totalvikt av högst 750 kg — och tillägga en reservation, som anger att tyngre fordon kan få förekomma under vissa omständigheter. Uppgift om innebörden av påskriften TAXI — som saknar betydelse i utlandet — synes inte behöva tas med.

Under en övergångstid kommer vissa avvikelser att gälla i fråga om behörigheten. Det kunde ligga nära till hands att ange detta på kortet. Angivelsen kan emellertid inte bli fullständig, eftersom övergångstidens slutdag inte är fixerad. Samtliga avvikelser — utom i fråga om körning i yrkesmässig trafik — är vidare av den art att de ger vidare behörighet än tabellen anger och varje körkortsinnehavare skall få besked om dem. De torde dessutom gälla bara inom Sverige. Med hänsyn till angivna omständigheter synes det inte nödvändigt att ange eller antyda avvikelserna på kortet.

Utrymmets begränsning på körkortets baksida gör att den text som föreslogs i principbetänkandet delvis måste utgå. Anvisningarna i fråga om skrivelse rörande särskilda villkor får i stället tas in i skrivelserna. Förklaringen till uttrycket »GLASÖGON» på framsidan torde dock rymmas.

Texten på körkortets baksida föreslås lyda: »De bokstäver som ingår i körkortsklassen på rad 8 på framsidan anger behörighet att föra fordon enligt följande. A Motorcykel (har innehavaren ej fyllt 18 år: endast lätt mc). B Personbil och lätt lastbil (total-

vikt högst 3 500 kg) även med ett släpfordon med totalvikt högst 750 kg (i vissa fall tyngre). C Tung lastbil. D Buss. E Släpfordon, oavsett vikt. Står ordet glasögon på raden för villkor skall Ni använda glasögon (linsler) som ger tillräcklig synskärpa när Ni kör.»

Beteckningen »TAXI» bör inte sättas i anslutning till någon av de numererade rader- na vilkas innehåll regleras i 1968 års väg- trafikkonvention. Behörigheten att köra i yr- kesmässig trafik kan i stället anges genom beteckningen »TAXI» i körkortets huvud efter ordet »KÖRKORT».

Detta bör leda till att ordet »för» efter »KÖRKORT» utgår.

Det har inte befunnits möjligt att på ra- den för särskilda villkor på körkortets fram- sida inrymma begränsningen i rätten att föra motorcykel för person som inte fyllt 18 år, i varje fall inte om särskilt villkor skall gälla för körkortet. Denna begränsning kan emel- lertid anges i tabellen på körkortets baksida.

Skälen för att födelseort och adress skall anges på körkortet är huvudsakligen kon- ventionens föreskrifter härom och den risk som avvikelser från dessa kan medföra för att de svenska körkortet inte kommer att godtas i andra till konventionen anslutna länder. Födelseort anges i folkbokföringen, varifrån uppgifterna måste hämtas, med för- samling och län. För den som är född i Stockholm kan uppgiften på körkortet alltså bli t. ex. Oscars förs., Stockholms län, vilket förefaller föga upplysande. Själva födelse- orten kan inte anges; det är inte praktiskt möjligt att ta fram uppgift härom. I många fall kan hela församlings- och länsbenäm- ningen inte få rum utan förkortningar måste tillgripas. Såsom framhållits i principbetän- kandet (s. 38) behövs inte uppgift om födel- seorten för innehavarens identifiering.

Uppgift om adressen kan inte utvisa annat än förhållandena vid tiden för körkortets utfärdande. För många körkortsinnehavare blir därför adressuppgiften felaktig och missvisande under körkortets tioåriga giltig- hetstid, vilket måste befaras medföra olägen- heter t. ex. när kortet skall användas för legitimation.

Inte minst med hänsyn till att det nuva- rande svenska körkortet såvitt bekant godtas i alla konventionsanslutna länder, trots att det i många väsentliga avseenden avviker från gällande konvention, torde risken för att så förhållandevis små avvikelser från 1968 års konvention som brist på uppgift om födelseort och adress skall medföra att det nya körkortet inte godtas, få anses vara i det närmaste obefintlig.

Sistnämnda synpunkt gäller också beträf- fande sättet för angivande av särskilda vill- kor som är av beskaffenhet att bära anmär- kas på körkortet. Villkoren torde alltid krä- va så stort utrymme att hänvisning måste göras till en särskild skrivelse, som innehå- ller villkoret. Redan enligt nu gällande regler intas i dessa fall i körkortet endast en erin- ran om villkoret i form av en hänvisning till skrivelsen, som betecknas med sitt datum. Syftet med förslaget att på det nya körkortet ange den skrivelse, som innehåller villkoren, med länsbokstav och nummer i stället för med datum är att undvika att körkort alltid måste bytas ut med åtföljande kostnad när villkor ändras.

Tillräcklig anledning torde enligt min mening saknas att frånga förslaget i be- tänkandet i fråga om körkortets utformning i vad avser födelseort, adress och angivande av särskilda villkor.

Utöver nu behandlade ändringar har AB ID-kort föreslagit att företagets tillverknings- nummer skall få anges med liten stil lodrätt utmed körkortets högra kant. Detta, som inte kan strida mot konventionen, bör med- ges.

Jag föreslår att körkortet för motorfordon utformas i enlighet med bilaga 21 till VTK enligt det vid betänkandet som bilaga fogade utkastet till ändringar i denna författning. Blankett för traktorkörkort synes kunna fastställas av trafiksäkerhetsverket.

5.1 Gällande förhållanden

Körkort framställs för närvarande av länsstyrelsen i samband med beslutet om dess utfärdande. Blanketter till körkortet tillhandahålls av trafiksäkerhetsverket. Framställningen sker igenom att blanketterna fylls i med skrivmaskin eller för hand, varjämte foto klistras in och kortet förses med stämpel och länsstyrelsens underskrift.

5.2 Principbetänkandet

I principbetänkandet (avsnitt 3.8) påpekas att det föreslagna förfalskningskyddet (avsnitt 4 ovan) medför att körkortet för motorfordon inte kan färdigställas av länsstyrelsen utan måste sändas till en särskild anläggning för tillverkning av kortet. Det föreslås (avsnitt 3.11) att tillverkningen uppdras åt AB ID-kort samt att med detta företag träffas avtal om tillverkningen av körkortet. Trafiksäkerhetsverket bör få i uppdrag att övervaka tillverkningen. Verket måste för detta ändamål ha en organisatorisk enhet på tillverkningsstället.

5.3 Principbeslutet

I propositionen godtas förslaget rörande tillverkningen av körkortet.

Trafikutskottet, vars betänkande godkändes av riksdagen, uttalade att den tillverkningsmetod som används av AB ID-kort

har accepterats för tillverkning av legitimationskort inom viktiga områden. Utskottet har vid sin behandling av propositionen noterat förekomsten av en alternativ tillverkningsmetod, men ansett sig inte ha grund för ett annat ställningstagande än det som gjorts av departementschefen.

5.4 Förslag

5.4.1 AB ID-korts tillverkningssystem

I tillverkningssystemet ingår i huvudsak följande led. Efter kontroll och registrering av inkommande handlingar fästes fotografiet på en grundblankett, som innehåller sökandens namnteckning och den text som skall finnas på kortet. Om fotografiet är för stort skärs det före klistringen. Därefter fotograferas grundblanketten, vilken arkiveras. Filmen framkallas och kopieras på det speciella papperet. Kopiorna framkallas och skärs till lämpligt format för den fortsatta hanteringen. Därefter förses korten med färgtryck, isotopmärkning, laminering och lackering. Kortet stansas till rätt format, isotopmärkningen och fluorescensen kontrolleras, varefter kortet förses med stämpel och expedieras.

5.4.2 Arbetsfördelningen mellan trafiksäkerhetsverket och AB ID-kort

Körkortet måste självfallet utfärdas av en myndighet. Enligt förslaget skall utfärdan-

det åvila trafiksäkerhetsverket. Detta måste innebära att trafiksäkerhetsverket skall kontrollera att endast de körkort om vilkas utfärdande beslut fattats i föreskriven ordning blir utfärdade, att de får riktigt innehåll och att alla beslutade körkort verkligen blir utfärdade. Dessutom skall trafiksäkerhetsverket självfallet kontrollera att tillverkade körkort fyller uppställda kvalitetskrav.

Kontrollen bör anpassas till tillverkningen så att rutinerna störs så lite som möjligt. Detta innebär att kontrollen bör förläggas till tillverkningsstället. Från AB ID-korts sida har man förklarat att detta är möjligt.

Kontrollen synes lämpligen böra sättas in på tre punkter, nämligen dels vid mottagandet och registreringen av de inkommande handlingarna, d. v. s. det körkortsunderlag, innehållande körkortstexten och sökandens namnteckning, varifrån körkortet skall tillverkas, och fotografi, dels i samband med framkallningen och kopieringen, där trafiksäkerhetsverket bör övervaka att endast behövlig mängd av det speciella papperet för körkortet används, dels vid anbringandet av trafiksäkerhetsverkets stämpel och expedieringen.

I samband med tillverkningen bör trafiksäkerhetsverket vidare mot CKR kontrollera att förutsättningar för tillverkning av körkortet föreligger samt att uppgifterna på underlaget överensstämmer med anteckningar i CKR. Kontrollen kan exempelvis tillgå så att uppgifter om efternamn, körkortsklass, förnyelsedatum och personnummer överförs genom optisk läsning från den fotokopia av vilken körkortet tillverkas till magnetband. Magnetbandet översänds till den centrala registermyndigheten, som jämför dessa uppgifter med motsvarande i CKR. Visar kontrollen att något körkort inte får tillverkas skrivs uppgift om detta ut på en lista, som sänds, t. ex. med telex, till trafiksäkerhetsverket vid tillverkningsstället. Dessa körkort får alltså inte lämna tillverkningsstället utan skall makuleras. Beträffande övriga körkort fattar trafiksäkerhetsverket beslut att de skall utfärdas. Beslutet tar sig uttryck i att verkets reliefstämpel anbringas på körkortet.

Denna kontroll kan utföras utan att kör-

kortets färdigställande fördröjs. Tillverkningen tar enligt uppgift av AB ID-kort fyra arbetsdagar.

På grund av det stora antalet körkort som skall tillverkas dagligen måste arbetet automatiseras i största möjliga utsträckning. Dagligen kommer under utbytesperioden att tillverkas ca 5 000 körkort och därefter ca 1 000. Det kommer huvudsakligen att krävas personal för rutinmässiga arbetsuppgifter, såväl i själva tillverkningen som i anslutning till den.

Det synes nödvändigt att trafiksäkerhetsverket får godkänna den personal som AB ID-kort anställer för att arbeta med körkortstillverkningen och även fastställa säkerhetsföreskrifter för tillverkningen och lokalerna.

AB ID-kort bör åta sig att sköta tillverkningen från det arbetsmoment som följer närmast efter mottagning och registrering och t. o. m. det arbetsmoment som ligger närmast före körkortens förseende med stämpel. Möjligen bör dock trafiksäkerhetsverket i samband med den kontroll av handlingarna som sker vid mottagandet förse körkortsunderlaget med fotografi och dessförinnan i mån av behov beskära fotografiet.

Det torde böra uppdragas åt trafiksäkerhetsverket att ta upp förhandlingar med AB ID-kort om avtal om tillverkningen. I sammanhanget bör också förhandlas om tillhandahållande av lokaler åt trafiksäkerhetsverket på tillverkningsstället.

Så stor del som möjligt av den rutinpersonal som anställs för att handha tillverkningen bör anställas av AB ID-kort. Därigenom skapas bättre förutsättningar att anpassa arbetsstyrkan vid de olika tillverkningsmomenten allteftersom behovet skiftar. Det blir också lättare att ersätta personal som tillfälligtvis är frånvarande och arbetet kan göras mera omväxlande genom att arbetsuppgifterna kan få skifta. Med hänsyn till de vinster av ekonomisk och annan natur som kan göras genom att så mycket som möjligt av arbetet förläggs till en arbetsgivare, d. v. s. hos AB ID-kort, bör under bilregisternämndens och trafiksäkerhetsverkets fortsatta detaljutformning av arbetsru-

tinerna och efter hand som erfarenhet vinnas av tillverkningen och kontrollen därav eftersträvas, att så stora delar som möjligt av arbetet på tillverkningsstället överförs till AB ID-kort.

5.4.3 Arkivering

AB ID-kort är berett att åta sig att arkivera de handlingar från vilka körkortet tillverkas, körkortsunderlagen och originalfotografierna. Arkiveringen skall ske i brandsäkra utrymmen på sådant sätt att handlingarna kan tas fram i samband med en telefonförfrågan om ett körkorts äkthet e. d. Handlingarna bör förvaras i minst tio år. Även arkiveringen bör omfattas av blivande avtal med AB ID-kort.

Det kan inte f. n. bedömas, om AB ID-korts nuvarande, helt manuella arkiveringsmetod är tillräcklig för arkiveringen av körkortsunderlagen. Detta beror bl. a. på hur stort behovet att ta del av arkiverade körkortsunderlag visar sig vara. I detta sammanhang bör påpekas att i avsnitt 6.4.3 i fortsättningen föreslås att kontroll mot de arkiverade handlingarna skall ske när någon söker nytt körkort, därför att hans tidigare körkort förkommit eller förstörts. Enbart detta kan komma att röra sig om mellan 30 000 och 40 000 fall om året.

Utvecklingen i fråga om arkivets handhavande bör med hänsyn till det anförda följas med uppmärksamhet. Det synes fullt tänkbart att det visar sig mera rationellt och ekonomiskt mera förmånligt att gå över till mikrofotografering av körkortsunderlagen för arkiveringsändamål.

6.1 Gällande bestämmelser

Ansökan om körkort göres hos länsstyrelsen i det län där sökanden är mantalsskriven. Är han inte mantalsskriven i Sverige, göres ansökan hos länsstyrelsen i det län där han vistas (32 § 1 mom. VTF).

Ansökan om körkort av den som inte har körkort skall föregås av läkarundersökning, lämplighetsutredning och förarprov.

Över läkarundersökningen utfärdas särskilt intyg på blankett som socialstyrelsen tillhandahåller läkarna. Det för körkortet avsedda fotografiet, vilket skall vara väl-liknande och så beskaffat att det lämpligen kan anbringas på körkortet, skall av läkaren på baksidan förse med påskrift, upptagande sökandens namn, datum för intyget och läkarens namnteckning (31 § 1 mom. VTF).

Lämplighetsintyg utfärdas av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort på sökandens begäran. Intyget, som skall vara utfärdat inom tre månader före körkortsansökningen, skall utvisa huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. I vissa fall skall polismyndigheten verkställa en mera ingående utredning rörande sökandens lämplighet. En redogörelse för sådan utredning skall ofördröjligen sändas till länsstyrelsen. Av lämplighetsintyget skall framgå att sådan redogörelse kommer att insändas (32 § 1 mom. VTF).

Önskar sökanden att länsstyrelsen, innan han undergår förarprov, prövar om hinder för utfärdande av körkort föreligger oavsett utgången av förarprovet, kan han begära sådan prövning (32 § 1 mom. fjärde stycket VTF). Förhandsbesked, som detta kallas, kan avse både medicinska förhållanden och den personliga lämpligheten.

Förarprovet sker hos trafiksäkerhetsverket på valfri stations- eller mottagningsort. Förarprov för traktor kan dock ske inför särskilt förordnad person. Vid anmälan till förarprov skall fogas personbevis (åldersbevis), läkarintyget, vilket skall vara dagtecknat inom tre månader före anmälningen, fotografiet och, om provet skall avse bil eller motorcykel, bevis om förarutbildning utfärdat av den som meddelat denna (31 § VTF). Har sökanden avlagt godkänt förarprov, skall den som anställt provet meddela sökanden bevis därom (kompetensbevis). Avgift för förarprov utgår enligt särskild taxa och betalas i samband med provet.

Ansökan om körkort göres hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län där han vistas. Vid ansökan, som skall göras skriftligen och innehålla vissa personuppgifter om sökanden, skall fogas personbeviset, läkarintyget, fotografiet, kompetensbeviset och lämplighetsintyget, vilket skall vara utfärdat inom tre månader före ansökningen (32 § 1 mom. VTF).

Expeditionsavgift betalas till länsstyrelsen i samband med körkortets utlämnande.

Om ansökan bifalles, varvid vissa villkor kan föreskrivas, får sökanden eller ombud för honom hämta körkortet hos länsstyrelsen. Därvid erläggs expeditionsavgiften. Körkortet förses med stämpel enligt bestämmelserna i expeditionskungörelsen. Det kan också tillställas honom mot postförskott.

I vissa fall kan duplettkörkort utställas (32 § 4 och 5 mom. VTF). Detta sker när körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring att det icke lämpligen kan användas. Beslut om utställandet fattas av länsstyrelsen. Vid ansökan om duplettkörkort skall fogas fotografi av sökanden. Om hans identitet inte styrks på annat tillförlitligt sätt, skall fotografiet bak till vara försett med intyg av trovärdig person att fotografiet föreställer sökanden. Har körkortet förstörts eller förkommit, skall ansökan innehålla försäkran om förlusten av kortet. Duplettkörkort kan också utställas om innehavaren ändrar namn. Om det tidigare körkortet finns i behåll när duplettkörkort utställs, skall det överlämnas till länsstyrelsen. Kommer förlorat körkort till rätta skall ettdera kortet återställas till länsstyrelsen.

Utfärdande av körkort för någon som förut innehar körkort av annat slag (d. v. s. utfärdande av körkort med högre behörighet) följer samma regler som för utfärdande av nytt körkort. När körkort med högre behörighet utfärdas skall det tidigare körkortet återställas till länsstyrelsen (32 § 3 mom. VTF).

Enligt KK 1962: 262 om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov kan den som har ett i Danmark, Finland, Island eller Norge utfärdat och där gällande nationellt körkort för motorfordon och som tar stadig hemvist i Sverige efter ansökan få ett mot detta körkort svarande svenskt nationellt körkort utan att undergå förarprov. Kompetensbevis behöver inte bifogas ansökningsmen i övrigt gäller samma regler som för erhållande av nytt körkort. Även innehavare av ett i annan främmande stat utfärdat och där gällande natio-

nellt körkort för motorfordon kan efter ansökan få ett häremot svarande svenskt nationellt körkort utan att undergå förarprov, om han tar stadig hemvist i Sverige och om han under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört motorfordon här i riket. Kompetensbevis behöver inte bifogas ansökningsmen. Däremot skall bifogas intyg av polismyndighet eller av två trovärdiga personer, utvisande i vilken omfattning och under vilka omständigheter sökanden fört motorfordon här i riket. När svenskt körkort utfärdas enligt dessa regler skall sökandens utländska körkort, om så lämpligen kan ske, förses med anteckning därom. Undantagen från den normala ansökningsgången torde ej gälla vid ansökan om trafik kort.

6.2 Principbetänkandet

Frågan vilka myndigheter som skall pröva körkortsansökningsmen ingår inte i utredningsuppdraget. Principbetänkandet utgår från att uppgiften fortfarande skall ankomma på länsstyrelserna. I principbetänkandet (avsnitt 4.20) föreslås dock den modifikationen i kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna, att ansökan om körkort på sökandens begäran eller om länsstyrelsen i mantalskrivningslänet eljest finner skäl därtill skall kunna hänskjutas till länsstyrelsen i det län där sökanden vistas.

I principbetänkandet (avsnitt 5) skisserades ett ansökningsförfarande av i grova drag följande uppläggning. Sökanden beställer ansökningsblanketter per post, per telefon eller vid personligt besök hos valfri länsstyrelse, hos polismyndighet eller direkt hos CKR. Ansökningsblanketterna skrivs ut vid CKR och sänds till sökanden under hans registrerade bostadsadress. Ansökningsblanketterna utgörs av blankett för läkarintyg, blankett för ansökan om lämplighetsintyg samt s. k. körkortsunderlag, alla med persondata ifyllda. Persondata måste alltså finnas i CKR. Enligt principbetänkandet skall, i varje fall under en övergångstid, persondata för alla personer i körkortsåldern finnas i CKR, möjligen med undantag för de

Yngsta och äldsta årsklasserna. Körkortsupplaget skall användas vid den slutliga fotografiska framställningen av körkortet. Sökanden begär sedan lämplighetsintyg, anskaffar fotografi och läkarintyg samt undergår förarprov. Körkortsansökningen, ställd till länsstyrelsen, ges in vid trafiksäkerhetsverkets stationsort i samband med förarprovet, varvid körkortsunderlaget förses med hans namnteckning. Giltighetstiden för läkarintyget föreslås förlängd till sex månader före anmälan till förarprov. Resultatet av lämplighetsutredningen registreras i CKR, som skriver ut besked därom och sänder det till sökanden. Särskild utredning skall utan anmodan sändas till länsstyrelsen endast om polismyndigheten tillstyrker körkortsansökningen. Läkarens påskrift på baksidan av fotografiet skall även omfatta sökandens personnummer. Ansökningshandlingarna, i vilka personbevis inte behöver ingå, sänds från trafiksäkerhetsverkets stations- eller mottagningsort till länsstyrelsen.

Länsstyrelsen prövar ansökningen. Bifall innebär att trafiksäkerhetsverket skall utfärda körkortet. Eventuella villkor förs av länsstyrelsen in på avsedd plats på körkortsunderlaget, vilket därefter jämte fotografiet skickas till AB ID-kort för tillverkning. Efter tillverkningen sänds körkortet till polismyndigheten i sökandens bostadsort som lämnar ut det.

Avgiften för förarprovet uppbärs på samma sätt som för närvarande. Expeditionsavgiften tas ut av polisen i samband med utlämnande av körkortet. Körkortet bör — med undantag för traktorkörkort — inte förses med stämpel enligt expeditionskungörelsen.

Övriga fall följer i stort sett samma rutin även om något eller några led överhoppas. Vid periodisk förnyelse av körkort och vid förnyelse vid namnändring kan förfarandet automatiskt sättas igång med hjälp av datamaskinen genom att blanketterna sänds till körkortsinnehavaren i god tid innan periodisk förnyelse skall ske eller sedan uppgift om namnbyte inkommit från befolkningsregistret.

Körkort för traktor, som inte skall för-

ses med förfalskningskydd, färdigställs av länsstyrelsen, som också lämnar ut det till sökanden.

Kraven på identitetskontrollen anses med detta system tillgodosedda dels genom att ansökningsblanketter inte kan sändas ut till en person som inte existerar eller som redan har körkort av det slag som söks, dels genom att handlingar sänds till sökandens i befolkningsregistret registrerade bostadsadress, inte till en särskilt angiven adress, dels genom att den slutliga kontrollen görs av polismyndighet i samband med att körkortet lämnas ut.

Under remissbehandlingen av principbetänkandet uttalades önskemål att körkortet skulle kunna lämnas ut omedelbart efter godkänt förarprov. I anledning härav skisserades inom utredningssekretariatet ett nytt förslag, vilket jag överlämnade till departementet under beredningen av ärendet. Det skisserade förslaget innebär att länsstyrelsens beslut fattas före förarprovet. Sökanden får i en första omgång blankett för läkarintyg, blankett för ansökan om lämplighetsintyg och blankett för ansökan till länsstyrelsen om körkort. Länsstyrelsens beslut grundas på läkarintyg och lämplighetsutredning. Beslutet innebär, om det är positivt, att körkort för sökanden får lämnas ut om han avlägger godkänt förarprov inom viss tid, förslagsvis sex månader efter beslutet. När länsstyrelsens beslut registreras sänds körkortsunderlaget till sökanden. Han anmäler sig sedan till förarprov genom att lämna in körkortsunderlaget, försett med hans namnteckning, fotografiet med läkarens påskrift samt beviset om förarutbildning. Handlingarna kontrolleras vid trafiksäkerhetsverkets stationsort och sänds till AB ID-kort för tillverkning. Det färdiga körkortet sänds till stationsorten. Sedan körkortet kommit för rättningsmannen tillhanda sker förarprovet. Godkänns detta lämnas körkortet omedelbart ut till sökanden.

Identitetskontrollen sker vid utlämnandet dels genom körkortsfotot, dels genom jämförelse mellan namnteckningen på körkortet och den kvittens av mottagandet av detta som sökanden skall underteckna.

6.3 Principbeslutet

I propositionen uttalas att de beskrivna huvuddragen av de administrativa rutinerna tillgodoser anspråken på säkerhet, enkelhet och snabbhet. I fråga om detaljerna skall utformningen ske under tiden fram tills de nya körkortet skall börja utfärdas och utredningen skall återkomma med ytterligare förslag i detta hänseende.

6.4 Förslag

6.4.1 Allmänt

De krav som ställs för att körkortet skall kunna användas som identitetshandlingar inverkar i hög grad på utformningen av ansökningsförfarandet. Redan körkortets förseende med förfalskningskydd kräver anordningar som påverkar förfarandet. Men för att körkortet skall kunna bli fullgoda identitetshandlingar är det inte tillräckligt med förfalskningskyddet. Man måste också skapa rimliga garantier för att den som erhåller ett körkort verkligen är den person som kortet utger honom för att vara. Vidare måste man kunna kontrollera att endast de körkort utfärdas som beslutats i vederbörlig ordning.

Tydligt är att det mera splittrade system där körkortet utlämnas i samband med förarprovet drar högre kostnad än det tidigare skisserade. Ur administrativ synpunkt har också det tidigare förslaget den fördelen att det sammanhåller slutkontrollen av ansökningsförfarandet hos en myndighet, länsstyrelsen. Skälen för ett system, där körkortet utlämnas i samband med förarprovet, förefaller emellertid att vara så starka att det fortsatta arbetet trots de angivna betänkligheterna inriktats på ett sådant system.

Identitetskontrollen föreslogs i det ursprungliga förslaget ligga på polismyndigheterna. Under det fortsatta arbetet har det visat sig tveksamt om polisen kan bemästra denna arbetsbelastning. Dessutom medför det ett icke obetydligt besvär för allmänheten att i alla körkortsansökningsärenden

nödgas uppsöka en polisstation, av vilka det inte finns flera än ca 485 i landet, medan t. ex. posten har ca 2 500 postanstalter samt ca 2 800 lantbrevbärare.

Stora fördelar torde vinnas om identitetskontrollen kan förläggas till en instans som är van vid sådan kontroll och som har ett eget intresse av att falska identitetshandlingar inte förekommer. Trafiksäkerhetsverkets tjänstemän saknar vana vid identitetskontroll. De har sällan eller aldrig anledning att kontrollera identitetshandlingar, varför något särskilt incitament för dem att vara noga med identitetskontrollen knappast finns. Postens tjänstemän däremot är vana inte bara vid identitetskontroll utan också i viss omfattning vid utfärdande av identitetshandlingar, postens eget identitetskort som tillverkas av AB ID-kort. De har också ett eget intresse av att motverka förekomsten av falska identitetshandlingar. Av naturliga skäl torde identitetskontrollen bli effektivare om den sker innan körkortet är färdigt för utlämning. Det är mest rationellt att förlägga den före tillverkningen.

I detta sammanhang bör också framhållas att det är en viss fördel om körkortsunderlaget inte behöver lämnas ut till sökanden, vilket innebär att hans namnteckning måste lämnas hos en myndighet. På detta sätt kan man få stor säkerhet för att underlagen inte behandlas så att de inte blir användbara för körkortstillverkningen. Det är bland annat fördelaktigt om namnteckningen kan tecknas med en svart penna. Det är vidare rationellt att till identitetskontrollen och namnteckningens avlämnande förlägga sammanparningen av underlag och fotografi samt kontrollen av att fotografiet fyller fastställda föreskrifter. Om körkortsunderlagen sänds från CKR till en poststation och därifrån till tillverkningen, får man en god säkerhet för att endast underlag till körkort som stämmer överens med CKR och vederbörligen fattade beslut kommer in till tillverkningsstället.

Dessa skäl har under det fortsatta utredningsarbetet lett till ett förslag, där både inhämtandet av sökandens namnteckning på underlaget och den första identitetskontrollen

len sker hos posten samtidigt som fotot kontrolleras och underlaget och fotografiet församman. Dessa åtgärder föreslås äga rum efter länsstyrelsens beslut, vilket medför att tiden från körkortsunderlagets undertecknande till dess förarprov kan ske blir så kort som möjligt, omkring en vecka, vilket utgör den tid som tillverkningen enligt AB ID-korts uppgift tar inklusive två dagar för insändande av körkortsunderlaget resp. utsändning av körkortet.

Självfallet bör så ensartade rutiner som är möjligt eftersträvas för olika ansökningsfall. Rutinerna bör i princip också kunna användas vid förnyelse (inklusive utbyte av äldre körkort). Länsstyrelsens medverkan synes i dessa fall inte nödvändig utom vid förnyelse på grund av att körkortet förkommit, förstörts eller förändrats.

Förfarandet vid ansökan om körkort för motorcykel eller bil av en person som aldrig tidigare innehaft körkort eller vars tidigare körkort återkallats beskrivs i det följande först såsom ett normalförfarande. Därefter kommer övriga ansökningsfall att tas upp och eventuella olikheter gentemot normalförfarandet redovisas.

6.4.2 Ansökan om körkort

Den person som avser att söka körkort börjar med att beställa ansökningshandlingar från CKR. Beställningen kan ske skriftligen, muntligen eller per telefon hos länsstyrelse, polismyndighet eller trafiksäkerhetsverket. Därvid bör, utom namn och personnummer, den sökta körkortsklassen anges.

En förutsättning för att ansökningshandlingar skall kunna sändas ut är att sökanden finns registrerad i länsstyrelsernas befolkningsregister eller i centrala personregistret (CPR). Finns han inte där, bör han tilldelas personnummer och föras in i nämnda register.

Under det fortsatta arbetet har det visat sig att det med det nya förfarandet och om det centrala personregistret inrättas enligt förslag i 1972 års statsverksproposition inte är nödvändigt att ha persondata i CKR för

alla i körkortsåldern utan endast för dem som har eller har haft körkort. Har någon begärt ansökningshandlingar, finns persondata även för honom under ett par år därefter. Persondata finns alltså normalt inte i CKR för en ny sökande utan hämtas från centrala personregistret. Från CKR sänds därefter till sökanden under hans i centrala personregistret registrerade adress blanketter för läkarintyg, lämplighetsintyg och ansökan till länsstyrelsen, ifyllda med namn, personnummer och adress. Samtidigt får han anvisningar om hur han vidare skall förfara. För att försvåra åtkomsten av ansökningshandlingar i annan persons namn bör handlingarna inte eftersändas av posten till annan adress än den registrerade.

Sökanden kompletterar blanketten för lämplighetsintyg med vissa uppgifter såsom tidigare namn samt arbetsgivares adress och telefonnummer. Den sänds därefter till polismyndigheten i den kommun där han är mantalsskriven.

I principförslaget beträffande registerinnehållet föreslås att resultatet av polisens lämplighetsutredning skall registreras i CKR. Det förefaller emellertid olämpligt att en sådan uppgift finns i ett offentligt register, när den är negativ. Vill man undvika detta kan man inte heller registrera ett positivt intyg. Jag föreslår därför nu att resultatet av polisens lämplighetsutredning inte skall registreras i CKR. Denna ändring påverkar ansökningsförfarandet på det sättet att det även i fortsättningen bör vara obligatoriskt att bifoga lämplighetsintyg till ansökan om körkort till länsstyrelse.

Efter lämplighetsutredningen skall polisen alltså sända lämplighetsintyg till sökanden. Har polismyndigheten företagit särskild utredning och är intyget positivt, skall redogörelse för utredningen samtidigt sändas till länsstyrelsen. I annat fall ligger den särskilda utredningen kvar hos polisen till dess den rekvideras av länsstyrelsen, om sökanden trots det negativa intyget söker körkort. Giltighetstiden för lämplighetsintyget, som f. n. är tre månader före ansökningsordningen, där den längsta tiden kan antas

förflyta mellan länsstyrelsens beslut och förarprovet, förkortas till en månad. Någon anledning att dröja med att ge in ansökan, när lämplighetsintyget utfärdats, finns inte.

Sökanden genomgår läkarundersökning. Han tar därvid med blanketten för läkarintyg. Däremot behöver fotografiet inte medföras. Eftersom fotografi och läkarintyg enligt den nu föreslagna rutinen inte inlämnas till samma myndighet, fyller läkarens påskrift på fotografiet knappast någon funktion. Det är betydligt bättre att läkaren genom att kräva legitimation vid undersökningen övertygar sig om att han undersöker den person som blanketten för läkarintyg utställts på. När läkaren utfärdar intyget skall han därför på detta anteckna hur sökanden legitimerat sig.

F. n. gäller att läkarintyget skall vara utfärdat inom tre månader före anmälan till förarprov. I principbetänkandet (avsnitt 5.2.1 punkt 1) föreslås att ett tidigare framlagt förslag (SOU 1965:42 s. 35) om förlängning av giltighetstiden för läkarintyget till sex månader nu skall genomföras. Motivet är att läkarundersökningen bör ske före förarutbildningens början. Med den nu föreslagna ansökningsordningen — enligt vilken giltighetstiden för läkarintyget bör räknas i förhållande till körkortsansökningen — kan ansökan om körkort alltid göras inom tre månader efter förarutbildningens början. Lämplighetsutredningen torde aldrig behöva ta längre tid än så. Någon anledning att förlänga giltighetstiden för läkarintyget föreligger alltså inte längre. Eftersom sex månader kan förflyta från länsstyrelsens beslut till körkortets utlämnande kan läkarintyget ändå vara upp till nio månader gammalt, när sökanden får börja köra.

När sökanden fått lämplighetsintyget och läkarintyget kan han sända in ansökan om körkort till länsstyrelsen. Till ansökan fogas båda intygen. Den nya rutinen innebär att förhandsprövning i praktiken kommer att ske i alla fall, eftersom länsstyrelsens prövning sker före förarprovet. Reglerna om förhandsbesked kan därför utgå.

Länsstyrelsen prövar ansökningen och noterar beslutet i CKR. Är beslutet förenat

med föreskrifter, som tas in i särskild skrivelse, sänds denna från länsstyrelsen till sökanden. Från CKR sänds besked om länsstyrelsens beslut till sökanden. Detta besked är — vid bifall — så utformat att det kan användas av sökanden för anmälan till förarprov. Sökanden sparar beskedet och sänder det som ansökan om förarprov till trafiksäkerhetsverket ett par veckor innan han önskar genomgå förarprov. Anmälan skall innehålla uppgift om den ort där sökanden önskar att provet skall ske. Denna uppgift registreras tillfälligt i CKR.

När sådan anmälan skett, skrivs körkortsunderlag ut av CKR med ledning av uppgifter ur registret och sänds till postanstalten i den trakt där sökanden bor. På underlaget finns alla uppgifter ifyllda, som skall finnas på det färdiga körkortet. Således även förnyelsedatum, som bör sättas till tio år efter utsändningsdatum. Detta innebär visserligen att i ogynnsamma fall flera månader av tioårsperioden kan hinna förflyta innan sökanden får sitt körkort. Men detta kan vara ett visst incitament att dröja med anmälan till förarprov till dess man är tillräckligt utbildad för att kunna klara provet. Och det är en stor produktionsteknisk fördel att kunna skriva alla uppgifter i körkortet med hjälp av datamaskin. Därigenom undviks ett moment i samband med tillverkningen, vilket gör denna mindre kostsam och enklare. Körkortet kommer att bli utseendemässigt bättre, då ett senare tillägg av text inte kan ge samma jämnhet i skriften. Man får också större säkerhet mot felaktigheter i körkortet.

Sökanden aviseras om att underlag finns på postanstalten och anmodas infinna sig där för namnunderskrift och därvid medföra fotografi. Inte heller avin torde böra få sändas till annan adress än den som finns registrerad i centrala personregistret. Om möjligt skall sökanden vid besöket hos posten ha godtagbar legitimationshandling med sig. Saknar han sådan skall i stället fotografiets baksida vara försett med intyg av någon person som väl känner sökanden att fotografiet föreställer denne. Intygsgivaren skall på fotografiets baksida också ange sin adress och

sitt telefonnummer. Ofta kan det vara lämpligt att ett sådant intyg lämnas av den som svarat för sökandens utbildning. Intygsgivaren skall finnas upptagen i telefonkatalog under uppgiven adress och telefonnummer. I stället för att lämna telefonnummer till egen bostad kan intygsgivaren lämna numret till arbetsplatsen under förutsättning att det är möjligt att vid telefonväxel eller dylikt kontrollera att intygsgivaren är anställd där. Intyg får inte godtas om tillfällig adress och telefonnummer, exempelvis till hotell, lämnas.

Vid postanstalten skall sökandens identitet kontrolleras. Han skall förse underlaget med sin namnteckning, varjämte kontrolleras att fotografiet uppfyller givna föreskrifter. Kontrollen innebär även att intyget på fotografiet kontrolleras genom att kontakt tas med intygsgivaren per telefon eller skriftligen. Dessa åtgärder motsvarar i huvudsak vad som sker vid beställning av postens identitetskort.

Närmare bestämmelser om identitetskontrollen bör utfärdas av postverket efter samråd med trafiksäkerhetsverket.

Tillsammans med underlaget sänder CKR ett meddelande om anmälan till förarprovet till postanstalten. Meddelandet innehåller adressen till den stationsort som skall handha förarprovet. När sökanden har undertecknat underlaget och fotografiet godkänts samt identiteten kontrollerats lämnas meddelandet till honom. Tid för provet kan bestämmas med ledning av meddelandet. Underlaget och fotografiet sänds från postanstalten till AB ID-kort i Strängnäs.

Även i samband med tillverkningen kontrolleras att underlaget är undertecknat och fotografiet godtagbart för körkortstillverkning. Om någon av handlingarna inte uppfyller fordringarna återsänds båda till postanstalten, som sedan får ta kontakt med sökanden. Vid behov sänds i stället ett nytt körkortsunderlag. Genom ett sådant förfarande får också postanstaltens personal kännedom om att den vid kontrollen inte observerat alla felaktigheter. Det bör på det sättet bli mer och mer ovanligt att inte god-

tagbara underlag eller fotografier passerar kontrollen vid postanstalterna.

I samband med tillverkningen kontrolleras att i CKR finns giltigt beslut om utfärdande av ett körkort som överensstämmer med underlaget.

De av AB ID-kort framställda körkortet kan inte förse med stämpel enligt expeditionskungörelsen.

Efter tillverkning och stämpling med trafiksäkerhetsverkets reliefstämpel sänds körkortet till den stationsort där förarprovet skall företas. Tiden för provet bestäms på begäran av sökanden. Har han fått särskild skrivelse med föreskrifter för körkortet, skall denna medföras vid provet.

Alltför lång tid bör självfallet inte förflyta mellan länsstyrelsens beslut och provet. Det föreslås därför att länsstyrelsens beslut skall förfalla, om godkänt prov inte avläggs inom sex månader därefter. Förfaller länsstyrelsens beslut, skall körkortet översändas till länsstyrelsen.

Under tiden mellan länsstyrelsens beslut och körkortets utlämnande måste uppenbarligen övervakas om det inträffar något som bör föranleda att beslutet återkallas. En ordning måste tillskapas som gör att länsstyrelsen får anmälan om sådana omständigheter. Frågan hänger samman med handläggningen av ärenden om omprövning av körkortsinnehav och med registreringen av belastningar. Den behandlas närmare i avsnitt 7.4.1, 8.4.1 och 9.4.1.

Om förarprovaren godkänner provet, överlämnar han körkortet till den provade, i annat fall sparas kortet vid stationsorten. Godkända prov skall meddelas CKR för notering av utlämningsdag. Sökanden som underkänns har rätt att göra förnyade prov inom sex månader från länsstyrelsens beslut.

Under systemarbetet har det befunnits att uppbörd av avgifter, dels för förarprov, dels för körkort som utlämnas vid förarprov, med det nya förfarings sättet bör kunna ske vid ett tillfälle. Det torde även vara möjligt att kräva att avgiften skall erläggas när sökanden lämnar sin namnteckning på körkortsunderlaget på postanstalten. Inbetalningshandlingar kan sändas ut från CKR

tillsammans med underlaget. För att sökande som underkänns vid förarprovet skall erhålla inbetalningskort för den nya förarprovsavgiften före ett eventuellt förnyat prov, måste CKR meddelas resultatet även av icke godkända prov. En sådan rapportering kan enklast ske genom att trafiksäkerhetsverket sänder en kopia av förarprovsprotokollet till CKR. Trafiksäkerhetsverket har beslutat att detta protokoll skall utformas för optisk läsning, eftersom den metoden skall användas för insamling av uppgifter för statistikändamål. Det synes mycket lämpligt att samordna den insamlingen med rapporten till CKR om förarprovets utgång. Den närmare utformningen av en sådan rutin bör göras av trafiksäkerhetsverket och bilregisternämnden gemensamt. Uppgiften om underkänt förarprov bör inte registreras i CKR.

6.4.3 Ansökan i övriga fall

Om någon som tidigare har körkort ansöker om högre behörighet, bör krävas att det tidigare körkortet återlämnas till förarprovaren för makulering i samband med att det nya utlämnas. I övrigt kan ovan beskrivna förfarande följas. Detsamma gäller påteckning av behörighet att köra i yrkesmässig persontrafik (TAXI).

Periodisk förnyelse av körkort, förnyelse i samband med ändring av namn eller personnummer eller ändring av villkor där körkortsmyndigheten tagit initiativet inleds genom att till sökanden från CKR sänds handlingar, innefattande körkortsunderlag, avi till innehavaren och en handling för vissa anteckningar, i fortsättningen kallad beställningskopia. Dessa handlingar sänds till postanstalten i körkortsinnehavarens hemort. Posten anmodar genom utsändande av avin, körkortsinnehavaren att infinna sig på postanstalten för namnunderskrift och att därvid medföra fotografi. Avin bör inte sändas till annan adress än den registrerade. Genom att teckna sitt namn på underlaget söker körkortsinnehavaren förnyelse.

Vid postanstalten kontrolleras fotografi och underlag och antecknas postanstaltens

namn och nummer på blanketten för underlaget varefter de sänds till AB ID-kort, där kontroll och tillverkning sker på det sätt som tidigare beskrivits. Tillverkade körkort sänds för utlämning till samma postanstalt som sände in underlaget. Beställningskopian används av posten för att avisera körkortsinnehavaren att körkortet finns att hämta. Den sänds under hans i CPR registrerade adress. Av beställningskopian framgår att han skall överlämna sitt tidigare körkort när det nya hämtas ut. Det äldre körkortet bör därvid makuleras av posten genom hålslagning.

Körkortsinnehavaren skall vid ansökan om högre behörighet och i de nu angivna förnyelsefallen såväl vid lämnande av namnteckning som vid körkortets utlämnande legitimeras sig med det äldre körkortet utom vid periodisk förnyelse som inte gjorts före förnyelsetidpunkten. Kan han inte göra det, därför att han förlorat sitt äldre körkort eller detta är förstört, måste han ansöka om förnyelse av körkortet på den grunden. Han skall då hänvisas till den handläggningsordning som gäller för dessa fall. Har det nya körkortet redan tillverkats, bör det emellertid då kunna av posten sändas till länsstyrelsen för att i sinom tid lämnas ut till sökanden, om hans ansökan om nytt körkort på grund av förlust av det gamla bifalles.

Ansökan om förnyelse av körkort på grund av att ett tidigare utlämnat kort har förlorats, förstörts eller förändrats sker på särskild ansökningsblankett som inte behöver rekvireras från CKR utan bör finnas tillgänglig vid länsstyrelser, polismyndigheter och postanstalter. Dessa blanketter, som således inte ifyllts i förväg med personuppgifter, används även i de fall sökanden tar initiativet till ansökan om ändring av villkor samt vid ansökan om utbyte av militärt körkort när innehavaren uppnått i VTF föreskriven ålder (varom mera nedan). Ansökan skall i dessa fall göras hos länsstyrelsen. Har som orsak till förnyelseansökan uppgivits att det tidigare kortet förlorats eller förstörts, skall från CKR automatiskt sändas besked om detta till rikspolisstyrelsen för anteckning i dess register över förlorade

identitetshandlingar. Länsstyrelsen kontrollerar person- och körkortsuppgifter mot CKR och prövar ansökningen. Om länsstyrelsen bifaller ansökningen, noteras detta i CKR, varefter samma rutin som för periodisk förnyelse följs från och med utsändandet av körkortsunderlaget. Dock måste i dessa fall — utom när förnyelsen sker på grund av att körkortet förändrats och foto och namnteckning fortfarande kan tydas — sökanden alltid legitimera sig på annat sätt än med det äldre körkortet eller intyg finnas på fotografiets baksida. I samband med tillverkningen bör i förlust- och förstörelsefallen i AB ID-korts arkiv kontrolleras att det nya körkortsunderlaget avser samma person som det tidigare.

Den som har utländskt körkort, men önskar erhålla ett svenskt, har rätt att under vissa omständigheter få detta utan att genomgå förarprov. En ansökan i dessa fall sker på samma sätt som vid förstagångsansökan och handläggningen är densamma fram till länsstyrelsens beslut. Till sin ansökan till länsstyrelsen skall sökanden dock foga sitt utländska körkort jämte, där så är föreskrivet, intyg om körvana. Det utländska körkortet, eventuellt försett med anteckning om det svenska körkortets utfärdande, sänds av länsstyrelsen tillbaka till sökanden. Eftersom något förarprov inte skall genomföras, anmodas sökanden från CKR att omedelbart underteckna körkortsunderlaget på postanstalten och därvid lämna foto. Kontroll, tillverkning och utsändning sker på samma sätt som vid förnyelse.

Traktorkörkort skall enligt principbeslutet inte vara av förfalskningsskyddad typ. Den som söker traktorkörkort skall före ansökan till länsstyrelsen ha genomgått förarprov och erhållit bevis därom. Någon motsvarighet till körkortsunderlag förekommer inte utan länsstyrelsen färdigställer dessa körkort omedelbart efter beslutet med användande av särskilda blanketter som trafiksäkerhetsverket tillhandahåller. Länsstyrelsen lämnar också ut körkortet till sökanden eller sänder det direkt till honom mot postförskott. Traktorkörkortet bör beläggas med stämpelmärke. Samma förfarande används för så-

dana militära körkort som utfärdas, innan innehavaren uppnått den i VTF föreskrivna åldern. Dessa körkort, som utlämnas utan avgift, sänds till vederbörande militära myndighet i stället för till sökanden. När innehavaren av sådant militärt körkort uppnår i VTF föreskriven ålder, kan han ansöka om förnyelse av detta och därvid erhålla körkort av förfalskningssäkrad typ och utan den begränsning av behörigheten som det särskilda militära körkortet givit. Förfarandet vid sådan ansökan bör vara detsamma som vid förnyelse på grund av att körkortet förändrats. För övriga körkort, som utfärdas på begäran av militär myndighet, gäller i princip samma ansökningsgång som för vanliga körkort. Ansökningshandlingar, körkortsunderlag och det färdiga körkortet sänds dock till den militära myndigheten. Närmare regler härom bör tas in i den militära vägtrafikkungörelsen (1954: 636) som behöver omarbetas i anledning av körkortsreformen.

Slutligen skall det fall nämnas då någon ansöker om körkort med lägre kompetens, därför att det tidigare utfärdade med högre kompetens återkallats. Länsstyrelsen kan pröva en sådan ansökan enbart om det av återkallelsebeslutet framgår att rätt till sådan ansökan föreligger. Förfarandet är i övrigt helt detsamma som vid ansökan om förnyelse på grund av att körkortet förkommit.

De bestämmelser som behövs om förfarandet utöver dem som bör tas in i VTF, YTF och VTK bör utfärdas av trafiksäkerhetsverket. I fråga om identitetsprovningen i de fall då körkortet skall lämnas ut av posten och tidigare körkort inte finns bör postverket meddela bestämmelser efter samråd med trafiksäkerhetsverket.

6.4.4 Behörig länsstyrelse

Såsom framhålls i principbetänkandet (avsnitt 4.20), är det med det centrala registret och terminalförbindelserna mellan länsstyrelserna och registret tekniskt möjligt att förlägga beslutsfunktionerna till vilken länsstyrelse som helst. Huvudregeln bör dock

som f. n. vara att ansökan om körkort prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är mantalsskriven. I undantagsfall, t. ex. då sökanden flyttat men mantalsskrivningen inte hunnit ändras, bör det dock vara möjligt att flytta över prövningen till vistelse-länet, om sökanden så önskar eller länsstyrelsen i mantalsskrivningslänet anser det lämpligt, t. ex. därför att kontakt behöver tas med sökanden i ärendet.

7.1 Gällande bestämmelser

Enligt 33 § 1 mom. VTF skall länsstyrelsen, om det med hänsyn till inkomna underrättelser om en körkortsinnehavare finns skälig anledning till antagande att han icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga förutsättningar, som gäller för erhållande av körkort, utreda frågan om körkortsinnehavarens lämplighet d. v. s. frågan om ärende om omprovning av körkortsinnehavet skall tas upp.

Omprovning avser i första hand fråga om återkallelse av körkortet. Återkallelse kan även ske interimistiskt, d. v. s. i avvaktan på det slutliga beslutet (33 § 3 mom.). I vissa fall (34 §) kan i stället varning meddelas körkortsinnehavaren. Enligt 35 § kan polismyndighet och åklagare besluta om omhändertagande av körkort. Sådant beslut skall snarast möjligt översändas till den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Det föranleder där beslut huruvida körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till innehavaren.

Beslut om återkallelse, slutligt eller interimistiskt, eller om omhändertagande skall delges körkortsinnehavaren. Denne äger efter delgivningen inte föra körkortspliktigt fordon. Han skall överlämna sitt körkort till myndighet. Även beslut om varning skall delgivas körkortsinnehavaren (33 § 4 mom., 34 §, 35 §, jfr 76 §). Leder beslut om

omhändertagande inte till återkallelse eller blir beslut om återkallelse efter besvär ändrat eller upphävt skall körkortet återställas till innehavaren (33 § 3 och 4 mom.).

Ärende om omprovning föranleds vanligen av anmälan om brott eller förseelse som avses i 80 § 2 mom. VTK. För varje sådan anmälan måste länsstyrelsen ta ståndpunkt till frågan om ärende om omprovning skall tas upp eller ej. Flertalet anmälningar leder inte till ärende om omprovning. För beslutet huruvida omprovningsärende skall tas upp eller ej är tillgång till uppgift om tidigare registrerade belastningar för körkortsinnehavaren i regel av väsentlig betydelse. Sådan uppgift bör också regelmässigt ingå bland handlingarna i omprovningsärendet. Länsstyrelsen kan även införskaffa ytterligare utredning. Avser anmälan fylleriförseelse torde sålunda normalt yttrande inhämtas från nykterhetsnämnden och polismyndigheten, innan det avgörs huruvida ärende om omprovning skall tas upp eller ej.

Beslut om omhändertagande av körkort föranleder alltid omprovningsärende.

Även andra omständigheter kan på motsvarande sätt föranleda att ärende om omprovning av körkortsinnehav tas upp. Enligt 80 § 3 mom. VTK skall således länsstyrelsen få vissa meddelanden från nykterhetsnämnd som kan ge anledning ompröva körkortsinnehav. 81 § VTK föreskriver att polismyndighet som finner anledning förekomma till återkallelse av körkort skall göra

framställning därom hos länsstyrelse. Vidare förekommer anmälningar från länsläkare (förste stadsläkare) om »sjukdomar och defekttillstånd av den art, att de uppenbarligen kan medföra synnerlig fara för trafiksäkerheten vid förande av motorfordon» (medicinalstyrelsens cirkulär nr 31 den 26 april 1965). Bestämmelserna om vad som skall antecknas i körkortsregister förutser också att andra omständigheter kan förekomma (74 § i) VTK: annan omständighet, vars anmärkande finnes erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavare).

Omprövning av trafikkort följer i huvudsak motsvarande regler (27 § YTF).

Ärende om omprövning avgörs efter länsstyrelse reformen den 1 juli 1971 av länsrätten i det län vars länsstyrelse utfärdat körkortet. Prövningen sker efter anmälan av länsstyrelsen.

Enligt gällande föreskrifter om rätt för innehavare av utländskt körkort att köra i Sverige (kungörelserna 1956:522 och 1962:277) äger länsrätten vägra godkännande av sådant körkort för viss tid. Några föreskrifter om vilken länsrätt som skall pröva en sådan fråga finns inte.

7.2 Principbetänkandet

I betänkandet erinras om att länsstyrelserna, när CKR tas i bruk, kommer att få under rättelse om de belastningar som registrerats inom RI för körkortsändamål i samband med att anmälan om brott eller förseelse sker. Det bör enligt betänkandet övervägas om inte dessa registermeddelanden kan kompletteras med körkortsdata ur CKR innan de sänds till länsstyrelserna.

Om länsstyrelsen tar upp fråga om omprövning av körkortsinnehav, d. v. s. om ärendet enligt nu gällande system skall diarieföras, skall detta enligt betänkandet registreras i CKR. Beslut i ärendet skall likaledes registreras i CKR. Detsamma gäller datum för delgivning, som dock skall registreras endast i de fall delgivningen innebär att körkortsinnehavaren förlorar rätten att föra körkortspliktigt fordon eller fråga är

om varning. Omhändertagande av körkort bör registreras omedelbart genom polismyndighetens försorg.

Registermeddelandena från RI bör i princip inte arkiveras eftersom uppgifterna finns i centralt register. Har ärende om omprövning tagits upp bör dock meddelandet ingå i akten.

Frågan vilken myndighet som skall pröva omprövningsärendena tas inte upp i betänkandet. Förslagen där utgår från nu gällande förhållande, d. v. s. att länsstyrelserna skall vara körkortsmyndigheter även i detta hänseende (betänkandet avlämnades före länsrätternas inrättande).

Införandet av CKR gör emellertid att det inte längre är nödvändigt att omprövningsärendena prövas i det län där körkortet utfärdats. I principbetänkandet föreslås därför att ärenden angående omprövning av körkortsinnehav skall handhas av länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven. Om han inte är mantalsskriven, bör länsstyrelsen i det län där han vistas vara behörig. Om körkortsinnehavaren vistas inom annat län än mantalsskrivningslänet bör länsstyrelsen på begäran av körkortsinnehavaren eller om länsstyrelsen eljest finner skäl därtill kunna hänskjuta ärendet till länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren vistas.

I fråga om beslut om åtgärd rörande utländskt körkort föreslås att alla sådana ärenden skall ankomma på länsstyrelsen i Stockholms län.

7.3 Principbeslutet

Frågan om omprövningsärenden behandlas inte i principbeslutet.

Ärende rörande utländskt körkort skall enligt principbeslutet, när det gäller utlänningar som har hemvist i Sverige, prövas av länsstyrelsen i det län där vederbörande har sin hemvist. För övriga utlänningar skall länsstyrelsen i Stockholms län i första hand vara körkortsmyndighet men med möjlighet för länsstyrelsen att, om den enskilde så önskar och länsstyrelsen finner det lämpligt, flytta ärendet till annan länsstyrelse.

7.4 Förslag

7.4.1 Omprövningsärendenas handläggning och registrering

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 19 november 1971 har ståndpunkt tagits i vissa av de frågor rörande omprövningsärendena som behandlas i principbetänkandet. I vissa hänseenden innefattar beslutet anvisningar om frågornas lösning för framtiden.

Sålunda kommer avskrift av domar och av beslut av befattningshavare inom krigsmakten även i fortsättningen att tillställas länsstyrelserna på samma sätt som för närvarande. Flertalet anmälningar enligt 80 § 2 mom. VTK — nämligen de som avser strafförelägganden och förelägganden om ordningsbot — kommer däremot att ske endast genom registermeddelandena från RI, eller, med den i Kungl. Maj:ts beslut använda terminologin, genom de registerblad som skall tillställas länsstyrelserna och som skall innehålla samtliga för körkortsinnehavaren inom RI registrerade belastningar av betydelse i körkortshänseende jämte person- och körkortsuppgifter ur CKR.

Dessa registerblad fyller uppenbarligen, till en början tillsammans med ev. förekommande äldre uppgifter i länsstyrelsernas registerkort, samma uppgift som de nuvarande registren när det gäller att avgöra huruvida ärende om omprövning skall tas upp eller ej. De bör också ingå i akten i omprövningsärendena. Däremot bör de inte arkiveras när sådant ärende inte tas upp. De innehåller inga andra uppgifter än sådana som finns i centrala register. Dessa uppgifter är såvitt avser belastningsanteckningarna inom RI sekretessbelagda i registret. Denna sekretess blir skäligen betydelselös om offentligt utdrag ur registret finns på länsstyrelsen för varje belastning som antecknats i registret inom RI för körkortsinnehavaren. En annan sak är att registerbladet under en övergångstid måste ingå i länsstyrelsens körkortsregister. Detta bör dock inte ske under längre tid än som är nödvändigt.

Någon ändring i fråga om handläggning-

en av omprövningsärendena föranleder inte det nya registret. Såsom föreslagits i principbetänkandet bör upptagande av ärende om omprövning av körkortsinnehav — d. v. s. numera anmälan till länsrätten — registreras i CKR liksom beslut i ärendet, vare sig det innebär åtgärd eller inte, och delgivning, när den har betydelse för körkortsinnehavarens rätt att föra körkortspliktigt fordon eller när fråga är om varning. Mot svarande bör gälla i fråga om beslut om omhändertagande av körkort. Vidare bör överlämnande av körkort i anledning av omprövningsbeslut eller beslut om omhändertagande registreras. Även återställande av körkort till innehavaren skall självfallet registreras.

Slutligt beslut i omprövningsärende som grundas på dom eller beslut, förutsätter i regel att domen eller beslutet har vunnit laga kraft. Uppgift härom inhämtas f. n. från domstolen. Uppgift huruvida fullföljd skett lämnas emellertid av domstolarna till RI. Beslut om laga kraft bör därför från och med den 1 januari 1973 ingå i registerbladen.

Ärende om omprövning kan som nämnts föranledas av annat än anmälan om brott eller förseelse. Framförallt är det fråga om meddelande från nykterhetsnämnd, framställning från polismyndighet och anmälan från länsläkare (förste stadsläkare). Sådana underrättelser skall antecknas i körkortsregistret, i fråga om de två sistnämnda dock endast om länsstyrelsen finner det erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavaren. Även för avgörandet huruvida sådan omständighet skall föranleda ärende om omprövning av körkortsinnehav, liksom naturligtvis för prövningen av därav föranlett ärende är tillgång till registeranteckningarna av betydelse. Systemet kan, om så anses lämpligt, utformas så att en sådan anteckning automatiskt leder till utsändning av utdrag ur RI och CKR rörande körkortsinnehavaren.

Det nya ansökningsförfarandet medför, som anförts i avsnitt 6.4.2 ovan, behov av möjlighet att återkalla beslut om utfärdande av körkort under tiden efter länsstyrelsens

beslut och intill körkortets utlämnande efter godkänt förarprov. Denna tid kan uppgå till sex månader och införs inte omprövningsmöjlighet på grund av omständigheter som inträffar därunder, kan dessa bli utan inverkan på körkortsinnehavet, hur graverande de än må vara.

För att lösa denna fråga ligger det närmast till hands att beträffande omprövning jämställa den, för vilken beslut om utfärdande av körkort föreligger, med körkortsinnehavare. Återkallelse och varning synes kunna komma ifråga på samma sätt som beträffande körkortsinnehavare. Återkallelse bör — som föreslagits i några remissyttranden — ske om omständigheterna är sådana att sökanden ej bör erhålla körkort, vilket som förefaller naturligt, torde innebära en något strängare regel än som gäller för den som fått ut sitt körkort. Interimistisk återkallelse bör rent formellt innebära att förarprovet kan avläggas men att körkortet inte får lämnas ut, om provet godkännes, utan skall sändas till länsstyrelsen. Även varning synes kunna ifrågakomma. Beslut om omhändertagande kan naturligtvis inte meddelas. Helt torde man, i varje fall under den första tiden, inte på detta sätt kunna täcka luckan mellan länsstyrelsens beslut (egentligen polisens lämplighetsutredning) och körkortets utlämnande. Domstolar och andra rättsvårdande myndigheter måste genom förfrågan hos eller utdrag ur CKR ta reda på om länsstyrelsen har beslutat om utfärdande av körkort för den misstänkte. Domstolarna torde i regel kunna nöja sig med uppgift i körkortsregisterutdrag som införskaffats av åklagaren i samband med stämningens ingivande. En viss tid kan förutsättas komma att förflyta efter det uppgift inhämtats på detta sätt och till dess dom eller beslut meddelas eller föreläggande godkännes. Om körkortsansökan görs och bifalls under denna tid, får länsstyrelsen inte vetskap om belastningen. En verklig förbättring i detta hänseende kan åstadkommas först om man övergår till registrering av körkortsbelastningar för alla, oavsett om de har körkort eller ej, och till utsortering genom automatisk databehandling av de uppgifter

som skall anmälas till länsstyrelserna, något som är tänkbart i ett senare skede.

Det sagda innebär att även anmälnings skyldigheten enligt 80 § VTK bör utvidgas så att den inte enbart gäller körkorts innehavare utan så snart länsstyrelsens beslut om utfärdande av körkort föreligger. Denna fråga behandlas i avsnitt 8.4.1 och 9.4.1 i det följande.

Det datamaskinella centrala registret och bildskärmsterminalerna synes göra det möjligt att förenkla diarieföringen vid länsstyrelserna. Det är fullt möjligt att göra diarieanteckningarna i CKR med hjälp av bildskärmarna. Innan ett system för detta byggs upp, bör dock de rutiner som enligt principbeslutet först skall automatiseras ha prövats under en tid. Central diarieföring kan också komma att kräva större tillgänglighet till bildskärmar för den handläggande personalen än hittills förutsatts. Jag föreslår därför ingen ändring i fråga om diarieföringen f. n. Frågan bör dock tas upp till prövning om några år.

En av diarieföringens funktioner, nämligen att bevaka att ett upptaget omprövningsärende fullföljs, bör dock från början automatiseras. När det i registret har noterats att ett körkort omhändertagits, kan automatiskt bevakas att beslut om återkallelse tills vidare eller om återställande av körkortet antecknas inom viss tid, förslagsvis en vecka. Har till registret rapporterats att omprövningsärendet upptagits eller att körkort återkallats tills vidare, kan automatiskt bevakas att nästa beslut i ärendet antecknas i registret inom viss tid, förslagsvis två månader. Om dessa tider överskrids, sänds meddelande därom till länsstyrelsen. Meddelandena kan upprepas med kortare tidsintervaller till dess förväntad registeranteckning sker.

7.4.2 Behörig länsstyrelse, resp. länsrätt

Om länsstyrelserna och länsrätterna fortfarande skall vara körkortsmyndigheter i fråga om omprövningsärendena synes, såsom närmare utvecklats i principbetänkandet (avsnitt 4.20), starka skäl tala för att ompröv-

ningsärendenas handläggning flyttas från det län där körkortet utfärdats till mantalsskrivningsortens eller vistelseortens län. Förslaget i denna del, som inte behandlats i principbeslutet, har visst samband med användningen av de nuvarande registerkorten. Så länge tillgång till uppgifter i dessa behövs i omprövningsärendena, får man välja mellan de nuvarande kompetensreglerna och att sända ganska stora mängder utdrag ur registerkorten mellan länsstyrelserna. Det sistnämnda alternativet förefaller i varje fall till en början, så länge ett större antal registerkort berörs, föga lämpligt. Kompetensfördelningen bör därför inte ändras redan vid upprättandet av CKR. Frågan har också starkt samband med trafikmålskommitténs blivande betänkande, eftersom denna kommitté även har att pröva frågan om vilken myndighet som skall handlägga omprövningsärendena.

Något förslag om ändring av kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna och länsrätterna framläggas alltså inte nu. Körkortsinnehavarnas behov av att någorlunda lätt kunna ta personlig kontakt med omprövningsmyndigheten kvarstår emellertid. Behovet har under remissbehandlingen av principbetänkandet på flera håll understrukt i yttranden över förslaget att centralisera ärenden rörande utländska körkort. Det har bl. a. påpekats, att länsrätternas inrättande ökat behovet av personliga inställelser. Frågan bör därför hållas i minnet vid ståndpunktstagande till trafikmålskommitténs förslag. Om länsstyrelserna och länsrätterna fortfarande skall handlägga omprövningsärendena, bör det då vara tid att överväga om förslaget i principbetänkandet i denna del kan genomföras, d. v. s. att förlägga prövningen av omprövningsärendena till länsstyrelsen och länsrätten i mantalsskrivningslänet i stället för som f. n. till det län, där körkortet utfärdats. De förslag som nu läggs fram bygger emellertid på att ingen förändring sker i fråga om kompetensen att handlägga omprövningsärenden.

Beträffande fördelningen mellan länsstyrelserna och länsrätterna av omprövningsärenden rörande utländska körkort bör prin-

cipbeslutet mera i detalj utformas så att sådana ärenden skall handläggas av länsstyrelsen och länsrätten i det län där innehavaren är mantalsskriven eller, om han inte är mantalsskriven i Sverige, där han är kyrkobokförd. Endast ärenden rörande utländska körkort, vilkas innehavare varken är mantalsskrivna eller kyrkobokförda i Sverige, bör således gå till länsstyrelsen och länsrätten i Stockholms län. I sådana ärenden kan dock länsrätten i Stockholms län, om innehavaren av körkortet begär det och länsrätten finner det lämpligt, överlämna ärendet till annan länsrätt. Förutsättning för detta synes böra vara att körkortsinnehavaren vistas i det andra länet. I 1956 och 1962 års kungörelser bör bestämmelser av detta innehåll införas.

8.1 Gällande förhållanden

Bestämmelserna om länsstyrelsernas körkortsregister finns i 32 § 6 mom. VTF och 72—75 §§ VTK samt, beträffande trafik-kort, i 27 § 4 och 5 mom. YTF. Registren innehåller uppgifter både om innehavarens person, om körkortet och beslut rörande och åtgärder med detta samt om belastningar av betydelse i körkortshänseende. En närmare redogörelse för registrens innehåll finns i principbetänkandet avsnitt 4.3, vartill hänvisas.

Här bör dock erinras om att nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. första stycket i VTK skall till länsstyrelsen anmäla beslut av nämnden att ställa körkortsinnehavare under övervakning enligt lagen om nykterhetsvård och ansökan av nämnden att körkortsinnehavare skall tas in på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Sådan anmälan skall enligt 74 § h) VTK antecknas i körkortsregistret.

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

Registren är helt offentliga.

Utdrag ur registren skall lämnas utan avgift.

Bestämmelse om registrering av uppgifter rörande utländska körkort — liksom om anmälan om belastning beträffande sådana körkort — saknas f. n.

8.2 Principbetänkandet

Som utgångspunkt för arbetet med körkortsregistrets framtida utformning anges i principbetänkandet (avsnitt 4.9) att registret å ena sidan inom en rimlig ekonomisk ram bör organiseras så att det blir till största möjliga nytta för trafiksäkerhetsarbetet och å andra sidan inte utan starka skäl bör belastas med uppgifter — varken data eller arbetsuppgifter — som inte behövs för trafiksäkerhetsarbetet eller bättre kan läggas på någon annan.

Registrets innehåll

I fråga om persondata föreslås ingen annan ändring än att aktuell bostadsadress och mantalsskrivningsort skall finnas i registret liksom uppgift om emigration och återflyttning till Sverige.

Även när det gäller körkortsdata föreslås endast mindre ändringar. De väsentligaste av dessa är att delgivning av beslut om återkallelse av körkort skall registreras enbart

i de fall då delgivningen innebär att körkortsinnehavaren förlorar rätten att föra körkortspliktigt fordon. Även resultatet av polisens lämplighetsutredning föreslås ingå i registret. I enlighet med önskemål av polisen föreslås att datum för ansökan om förnyelse på grund av förlust av körkort och för anmälan om att förlorat körkort kommit till rätta skall registreras. Efter förslag av trafiksäkerhetsverket föreslås att av registret skulle framgå när en körkortsinnehavare är godkänd som föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola eller anställd vid trafiksäkerhetsverket som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent.

Av de förslag som i övrigt läggs fram i principbetänkandet följer att vissa andra körkortsdata skall registreras, bl. a. tidpunkt för nästa periodiska förnyelse av körkortet.

I fråga om belastningsdata föreslås däremot betydande avvikelser från de nuvarande bestämmelserna. Den helt övervägande delen av belastningsdata, nämligen de som avser brott eller förseelse, d. v. s. anmäls enligt 80 § 2 mom. VTK, föreslås utgå ur det egentliga körkortsregistret och i stället registreras i belastningsregister inom RI. Denna del av registret behandlas i avsnitt 9.

Principbetänkandet utgår från att övervakning enligt lagen om nykterhetsvård samt tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare skall komma att registreras inom RI och det föreslås att uppgift därom skall registreras enbart inom RI. Vad angår ansökan om tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare föreslås att den länsstyrelse (numera länsrätt) hos vilken ansökan görs skall pröva körkortsfrågan även om körkortet utfärdats i annat län. Behovet av anteckning om sådan ansökan i körkortsregistret faller då bort.

Övriga uppgifter av betydelse för kontrollen av körkortsinnehavare, motsvarande uppskattningsvis 3 000 anteckningar om året, föreslås kvarstå i körkortsregistret. Detta gäller främst meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. andra stycket VTK, framställning från polismyndighet rö-

rande körkort enligt 81 § VTK och anmälan från länsläkare (förste stadsläkare).

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

Registreringen av person- och belastningsdata föreslås utsträckt till samtliga personer som fyllt 15 år, oberoende av om de innehar körkort eller inte.

Införande av uppgifter i registret

Frågan om varifrån uppgifter skall tillföras registret behandlas i principbetänkandet i avsnitt 4.11. Uppgiftsskyldighet till registret, till vilket torde få hänvisas. Här skall endast nämnas att persondata, d. v. s. namn, personnummer, bostadsadress och mantalskrivningsort avses hämtas från länsstyrelsens befolkningsregister eller från det centrala personregistret om ett sådant inrättas. Uppgifterna skall hållas aktuella med stöd av aviseringar från nämnda register.

Sekretess

Frågan om sekretess för körkortsregistret diskuteras i avsnitt 4.12 i principbetänkandet. I fråga om de uppgifter som skall ingå i CKR föreslås emellertid inga sekretessbestämmelser. Även de uppgifter av belastningskaraktär som skall ingå i CKR bör enligt förslaget vara offentliga. Den som så önskar bör alltså få ta del av dem. Program för detta måste finnas och myndigheterna måste medverka för att ta fram önskade uppgifter (avsnitt 4.19.9 i principbetänkandet).

Avgifter m. m.

I principbetänkandet föreslås, att avgift för utdrag ur körkortsregistret inte skall utgå.

I avsnitt 4.19.9 behandlas de förändringar som databehandlingen av registret medför för allmänhetens möjligheter att ta del av de offentliga uppgifterna. Där påpekas bl. a.

att databehandlingen — under förutsättning att program härför finns — ger möjligheter som nu inte existerar att snabbt sortera fram uppgifter från personer som uppfyller vissa gemensamma bestämmningar, t. ex. alla körkortsinnehavare i en viss ålder eller inom ett visst geografiskt område. En sådan beställning kan kräva bearbetning i datamaskinen efter ett särskilt program. Vissa förut-sättningar för att lämna uppgifterna kan därför behöva uppställas.

För sådana uppgifter bör det vara möjligt att ta ut en rent kommersiellt beräknad avgift, om det inte finns särskild anledning att anta att uppgifterna skall användas i rent trafik säkerhetssyfte. Med rent kommersiell avgift menas en ersättning som minst täcker de särkostnader uppgiftslämnandet föranleder men som i övrigt bestäms efter vad som kan tas ut på marknaden. Sådan avgift bör i motsvarande fall tas ut också av statlig myndighet, t. ex. av Statistiska centralbyrån när den inhämtar uppgifter för sin uppdragsverksamhet.

Den avnämare som så önskar bör på egen bekostnad kunna ordna terminalförbindelse med registret och på så sätt få offentliga uppgifter mot en lägre avgift.

Avskiljande av uppgifter ur registret

Föreskrifterna om avskiljande av uppgifter ur registret föreslås utgå (avsnitt 4.16) utom i vad avser innehavare av svenskt körkort vilken emigrerat. Uppgifterna om en sådan körkortsinnehavare bör avskiljas ur registret, när 90 år gått från hans födelse.

Registrering av utländska körkort

I avsnitt 4.17 i principbetänkandet föreslås att anmälningar om belastningar avseende utländska körkort och därav föranledda beslut skall registreras centralt. I CKR bör registreras dels alla beslut av körkortsmyndighet som rör innehavare av utländska körkort, dels sådana belastningar beträffande dessa innehavare som inte registreras inom RI.

8.3 Principbeslutet

Beträffande principerna för uppgifterna för ett centralt körkortsregister innebär principbeslutet att utredningsförslaget i allt väsentligt godtas. I propositionen uttalas att registrets primära uppgift bör vara att tjäna trafik säkerhetsarbetet genom att lättillgängligt, tillförlitligt och fullständigt ge aktuell information om körkortsförhållanden till i första hand polis, körkortsmyndigheter, trafik säkerhetsverket och andra organ som sysslar med trafik säkerhet. Körkortsregistret bör vidare kunna ge underlag för erforderliga statistiska undersökningar för trafik säkerhetssyfte. Registret bör inte onödigtvis belastas med uppgifter utanför detta ämnesområde och inte heller innefatta uppgifter som kan erhållas på annat håll.

Innehållet

I fråga om persondata godtas förslaget i principbetänkandet.

Även förslaget beträffande körkortsdata godtas i huvudsak. Registrering av uppgifter om anställning vid trafik säkerhetsverket m. m. — varmed lärare avses även föreståndare, lärare och instruktör vid trafikskola — anses inte påkallad.

Vad beträffar belastningsdata bör enligt principbeslutet trafikmålkommitténs förslag avvaktas innan slutlig ställning tas till frågan om registreringens omfattning. Överflyttningen av belastningsdata avseende brott och förseelser, som anmäls enligt 80 § 2 mom. VTK, till belastningsregister inom RI godtas. Frågan var övriga uppgifter av belastningskaraktär skall registreras lämnas i viss mån öppen. Den anses ha visst samband med frågan om uppgifternas offentlighet.

I fråga om uppgifter av nykterhetsvårdsnatur, som erfordras i körkortshänseende, bör Kungl. Maj:t när säkrare underlag finns för ställningstagande avgöra om de skall registreras i körkortsregistret eller i annat register.

Förslaget att belastningsdata skall registreras även för körkortslösa personer godtas

också. Vilka data som bör registreras för dessa personer, var registreringen i detalj bör ske och omfattningen av registreringen skall prövas när trafikmålskommitténs överväganden redovisats.

Införande av uppgifter i registret

Principbeslutet innebär i princip ingen erinran mot förslaget i denna del.

Sekretess

I anledning av uttalanden under remissbehandlingen enligt vilka belastningsdata som skall registreras i CKR inte bör vara offentliga uttalas i propositionen att frågan om körkortsregistrets offentlighet överhuvudtaget behöver övervägas ytterligare och bör tas upp i ett senare sammanhang.

Avskiljande av uppgifter ur registret

Förslaget i principbetänkandet godtas i princip.

Registrering av utländska körkort

Enligt principbeslutet skall myndighet ha skyldighet att anmäla belastningar även beträffande innehavare av utländska körkort. Åtgärder beträffande sådana körkort skall registreras centralt.

8.4 Förslag

8.4.1 Innehållet

Utöver vad principbeslutet innebär föreslås nu endast några mindre förändringar av registerinnehållet. Dessa har främst sin grund i att förfarandet vid ansökan om körkort har omarbetats.

Vad angår frågan om registrering av persondata även för personer som inte har körkort har det fortsatta utvecklingsarbetet visat att registrering av dessa data inte är nödvändig. Uppgifterna kan vid behov hämtas på datamedium från det centrala personregistret, som föreslås tas i drift successivt

från den 1 juli 1972. Detta innebär att det i regel tar inemot en vecka efter beställningen, innan ansökningshandlingar kan sändas ut, ett dröjsmål som med det nu föreslagna förfarandet torde sakna större betydelse. Registreringen av persondata kan därför inskränkas till dem som begärt handlingar för att söka körkort.

Vissa uppgifter behöver finnas i registret enbart under vissa särskilda förhållanden, t. ex. när ansökningsförfarandet är i ett visst skede. Sådana uppgifter kan rimligen inte efterfrågas av någon vid annat tillfälle och bör därför kunna utgå efter viss kortare tid.

I principbetänkandet föreslås att registret skall innehålla mantalsskrivningsort för året och, i varje fall för dem som inte har körkort, för de två åren närmast dessförinnan. Skälet till detta är att polisens lämplighetsutredning i samband med körkortsansökningar skall omfatta en tidrymd av två år. Denna uppgift behövs under alla förhållanden inte sedan körkort beviljats och bör därför då kunna utgå. Eftersom persondata inte skall registreras för dem som inte har körkort måste uppgiften i regel hämtas från CPR i samband med beställning av ansökningshandlingar. Det är då enklast att underrätta polisen om mantalsskrivningen under de närmast föregående två åren genom att ange detta i blanketten för ansökan om lämplighetsintyg. I registret behövs uppgift om mantalsskrivningsort endast för det löpande året och enbart för tiden till dess länsstyrelsens beslut fattats. I övrigt kan uppgift om mantalsskrivningsort utgå ur registret. Detta innebär att när någon söker körkort av högre klass måste uppgift om hans mantalsskrivningsort under det innevarande året och de senaste två åren hämtas från CPR. Om, såsom förordas i avsnitt 7.4.2 ovan, omprövningsärendena i en framtid förläggs till länsstyrelse och länsrätt i mantalsskrivningslänet, måste dock aktuell uppgift om mantalsskrivningsort eller mantalsskrivningslän alltid finnas i registret.

Såsom närmare motiveras i avsnitt 6.4.2 bör resultatet av polisens lämplighetsutredning inte registreras i CKR.

I principbetänkandet förutsätts att all registrering av förhållanden som anmäls enligt 80 § 2 mom. VTK registreras inom RI, således även underrättelse enligt nämnda moments tredje stycke om att förundersökningen nedlagts eller att åtal ej skall väckas, vilken underrättelse skall lämnas i fall då körkortet omhändertagits eller återkallats tills vidare. Under det fortsatta systemutvecklingsarbetet har det visat sig att sådana underrättelser för närvarande inte rapporteras till rikspolisstyrelsen och att registrering inom RI av dessa kräver relativt kostsamma omläggningar av rutinerna. Dessa underrättelser — som övergångsvis under 1972 registreras av länsstyrelserna i CKR — måste under alla omständigheter skyndsamt tillställas länsstyrelserna så att fråga om körkortets återställande kan tas upp utan onödigt dröjsmål. Underrättelse bör därför liksom för närvarande ske direkt från beslutande åklagare eller polismyndighet till vederbörande länsstyrelse.

Länsstyrelsen kommer i det närmaste undantagslöst att besluta om körkortets återställande och detta beslut registreras i CKR. Registrering av beslut om återställande av körkort torde vara helt tillfyllest för körkortsändamål i dessa fall. Enligt VTK i nuvarande lydelse (74 §) skall dock i registret ingå uppgift om sådan underrättelse. Enligt det anförda kan den uppgiften utgå och VTK bör ändras så att registrering av underrättelse enligt 80 § 2 mom. tredje stycket VTK inte behöver ske.

I enlighet med principbeslutet bör uppgifter enligt 80 § 3 mom. VTK registreras i CKR. Arbetet pågår f. n. för att utreda hur ADB-registrering av dessa uppgifter skall ske. Var de slutligt skall registreras för körkortsändamål kan inte avgöras förrän beslut fattas i anledning av detta utredningsarbete. Till dess bör de ingå i CKR.

Ej heller vad beträffar övriga belastningar som enligt principförslaget skall registreras i CKR finns för närvarande underlag för slutligt förslag om deras registrering. Någon annan lösning synes därför inte finnas än att de tills vidare får registreras i CKR. Det är här fråga om framställning rörande

körkort från polismyndighet enligt 81 § VTK, anmälan från länsläkare (förste stadsläkare) rörande medicinska förhållanden med avseende på viss körkortsinnehavare och andra omständigheter som kommer till länsstyrelsens kännedom, t. ex. genom upplysning från allmänheten. Dessa uppgifter skall registreras om det enligt länsstyrelsens bedömning är erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavaren. Som anförts i avsnitt 4.12 i principbetänkandet beträffande medicinska förhållanden bör uppgifterna inte antecknas på ett onödigt diskriminerande sätt. Det synes tillräckligt att, utom datum, ange att det rör sig om uppgift från nykterhetsnämnd, polismyndighet eller länsläkare (förste stadsläkare). I övrigt torde det räcka med att anteckna att skrivelse kommit in jämte skrivelsens datum. Dessutom behövs naturligtvis uppgifter som erfordras för att återfinna inkomna handlingar (eller uppteckningar av muntliga upplysningar).

Såsom anförts i avsnitt 7.4.1 ovan bör registrering även av belastningar ske fr. o. m. dagen för länsstyrelsens beslut om bifall till ansökan om körkort. Detta kräver motsvarande ändring i fråga om uppgiftsskyldigheten.

8.4.2 Sekretess

Frågan om körkortsregistrets offentlighet överhuvudtaget och därmed sammanhängande spörsmål skall enligt principbeslutet tas upp i annat sammanhang. Därmed torde avses offentlighets- och sekretesslagstiftningskommitténs arbete. I avvaktan härpå måste emellertid regler finnas. Det torde knappast kunna råda tvekan om att person- och körkortsdata skall vara offentliga. Även beträffande de belastningsuppgifter som ingår i CKR föreslås att de tills vidare skall vara offentliga.

8.4.3 Avskiljande av uppgifter ur registret

Som redan påpekats bör vissa uppgifter som hänför sig till bestämda handläggningsskeden kunna avskiljas ur registret efter viss tid (avsnitt 8.4.1 ovan).

Självfallet skall uppgifter rörande avlidna avskiljas ur registret. Detta kan ske efter avisering från det centrala personregistret.

Eftersom uppgift om dödsfall kan inhämtas med stor säkerhet, kan den nuvarande regeln att uppgifter skall avskiljas ur registret när 90 år förflutit från körkortsinnehavarens födelse utgå. En motsvarande regel måste dock bibehållas beträffande personer som fått körkort i Sverige men därefter emigrerat. I fråga om dem kan besked om dödsfall inte förväntas. Uppgifter om sådana personer bör därför avskiljas ur registret, när 90 år förflutit från deras födelse.

Även i ett par andra fall bör samtliga uppgifter i registret om en person kunna avskiljas därur. Om någon begär ansökningshandlingar och alltså blir införd i registret men därefter inte söker körkort, bör uppgifterna kunna utgå efter viss tid. Detsamma synes böra gälla om han visserligen sökt körkort men fått avslag. I båda dessa fall bör uppgifterna avskiljas ur registret vid utgången av det andra kalenderåret efter det då införingen skedde resp. då avslagsbeslutet meddelades, naturligtvis under förutsättning att ny beställning av ansökningshandlingar inte skett.

Detta innebär visserligen att, om någon som fått avslag söker på nytt efter den angivna tidens utgång, registret saknar uppgift om avslagsbeslutet. Det torde dock vara väl sörjt för att man i det nya ärendet ändå får tillgång till behövliga uppgifter. Dels bör sökanden vara skyldig att i körkortsansökningen uppge att han tidigare sökt körkort. Dels torde de uppgifter, på vilka lämplighetsutredningen i det tidigare ärendet grundades, i huvudsak finnas registrerade så att de kan återfinnas av polisen. Och om avslaget grundades på medicinska skäl som kvarstår, bör dessa upptäckas vid läkarundersökningen i det nya ärendet med samma grad av säkerhet som i det tidigare.

8.4.4 Utlämnande av uppgifter ur registret. Avgifter m. m.

Uppgifterna i CKR är som nyss sagts offentliga och skall följaktligen vara tillgängliga

för envar. Databehandlingen kräver emellertid särskilda anordningar för detta, eftersom det inte är möjligt att läsa i registret på vanligt sätt. Länsstyrelsen måste alltså stå till tjänst med att muntligen eller per telefon eller skriftligen lämna uppgifter ur registret. Den som så önskar bör kunna på bildskärmen få ta del av uppgifterna under förutsättning att detta inte stör länsstyrelsens arbete alltför mycket. Utskrift av dessa uppgifter kan göras via skrivaren hos länsstyrelsen eller också beställas hos CKR med angivande av frågarens namn och adress. Utdrag kan då vara honom tillhanda påföljande dag. Program för detta måste finnas.

Databehandlingen gör det emellertid möjligt att åstadkomma olika bearbetningar av registret, t. ex. att ta fram uppgifter rörande alla körkortsinnehavare i en viss ålder eller inom ett visst område. Om sådana uppgifter överhuvudtaget skall lämnas ut, kräver det speciella program och bearbetningar. Offentlighetsprincipen kan därför inte åberopas såsom grund för skyldighet för länsstyrelsen att utföra sådana. För dem bör följaktligen villkor kunna uppställas, t. ex. om användningen av uppgifterna och deras utlämnande till andra. Det bör också kunna krävas betalning för dem enligt kommersiella grunder på sätt som föreslås i principbetänkandet. Jag föreslår att riksdagens tillstånd inhämtas därtill. Motsvarande bör gälla terminalanslutning till registret.

I övrigt bör utdrag ur registret vara avgiftsfritt som hittills.

8.4.5 Registrering av utländska körkort

Denna registrering förutsätter, såsom också framgår av principbeslutet, en anmälnings-skyldighet motsvarande den som gäller rörande svenska körkort. Den bör alltså, såvitt avser uppgifter som föreslås ingå i CKR, fullgöras genom att meddelande enligt 80 § 3 mom. VTK, framställning rörande körkort enligt 81 § VTK, anmälan från läkare och underrättelser om annan omständighet av betydelse lämnas till den länsstyrelse som enligt förslaget i avsnitt 7.4.2 skall hand-

lägga omprövningsärende beträffande det utländska körkortet, d. v. s. länsstyrelsen i det län där innehavaren av det utländska körkortet är mantalsskriven eller, om han inte är mantalsskriven i Sverige, kyrkobokförd. För dem som varken är mantalsskrivna eller kyrkobokförda i Sverige görs anmälan till länsstyrelsen i Stockholms län.

Registrering av anmälan och åtgärd rörande utländskt körkort sker på samma sätt som beträffande svenska körkortsinnehav.

Persondata, inklusive personnummer, torde alltid finnas för dem som är mantalsskrivna eller kyrkobokförda i Sverige. Personuppgifterna kan då hämtas från CPR.

I sällsynta fall kan det emellertid också tänkas förekomma att anmälan görs av belastning som skall registreras i CKR för en person som varken är mantalsskriven eller kyrkobokförd i Sverige och som inte har personnummer eller förekommer i CPR. Det torde också kunna inträffa — åtminstone på vissa orter — att polismyndighet omhändertar utländskt körkort enligt 35 § VTF, vilket självfallet måste registreras när anmälan därom inkommer till länsstyrelsen. För registreringen även i dessa fall är personnumret av grundläggande betydelse. Även om det förefaller egendomligt att tilldela en person, som sannolikt vistas här endast tillfälligt, personnummer enbart för registreringen inom CKR bör det likväl ske. Så skall enligt gällande regler ske när registrering görs inom RI beträffande person som inte är mantalsskriven eller kyrkobokförd i Sverige. I nu förevarande sammanhang torde det röra sig om ett mycket litet fåtal fall. Det bör alltså föreskrivas att körkortsinnehavaren skall tilldelas personnummer i samband med registreringen inom CKR.

Persondata kommer i dessa fall ofta att vara mycket bristfälliga. De får så gott sig göra låter införskaffas av trafiksäkerhetsverket när registrering skett.

För personer som inte är mantalsskrivna eller kyrkobokförda i Sverige kan registret inte heller hållas aktuellt. En hel del personer av denna kategori torde också sakna närmare anknytning till Sverige. Man bör

därför finna en metod att efter hand avskilja dessa registreringar ur registret. Det synes lämpligt att den som vid registreringen varken är mantalsskriven eller kyrkobokförd här avskiljes ur registret, om han inte blir mantalsskriven eller kyrkobokförd i landet senast under andra kalenderåret efter den senaste införingen i registret. Man torde då kunna utgå från att han saknar sådan anknytning till Sverige som utgör anledning att bevara uppgifter om honom i körkortsregistret.

De körkortsdata som registreras beträffande svenska körkortsinnehav har självfallet inte full motsvarighet i fråga om utländska körkort. Tillräckliga uppgifter för att identifiera det utländska körkortet måste emellertid registreras. I detta sammanhang bör erinras om att i skrivelse den 8 juni 1966 från kommunikationsdepartementet till samtliga länsstyrelser meddelats att utrikesdepartementet uttryckt vissa önskemål beträffande uppgifter i samband med att anmälan görs om beslut att utländskt körkort under viss tid inte skall medföra rätt för innehavaren att köra i Sverige. De uppgifter som önskas är vederbörandes medborgarskap, fullständiga namn, födelseort och födelsedatum samt adress i Sverige, utställningsort, datum och nummer för det indragna körkortet, innehavarens hemort och bostadsadress i hemlandet samt vissa uppgifter om beslutet.

I CKR torde det vara tillräckligt att registrera datum och nummer för körkortet ävensom landet där detta är utfärdat.

För den som finns registrerad i centrala personregistret bör självfallet samma persondata registreras som för innehavare av svenska körkort i den mån de finns. I varje fall bör namn och personnummer ingå liksom adress. Om den som är bosatt i utlandet, har adress i Sverige, bör även den registreras.

8.4.6 Registeranteckningar

Persondata

a) Fullständigt namn.

b) Personnummer.

Om namn eller personnummer ändrats skall registret innehålla såväl nytt som äldre namn resp. personnummer till dess körkortet förnyats. Registret kommer således därefter inte att innehålla uppgift om tidigare namn eller personnummer. Anledningen till detta är att centrala personregistret inte avses registerföra dessa uppgifter och därför inte kan lämna dem till CKR vid införande av uppgifter i samband med körkortsansökan. Eftersom uppgifterna framförallt kan behövas för lämplighetsutredningen, saknas tillräcklig anledning att ändå registrera tidigare namn eller personnummer för personer som redan har körkort. Behovet av uppgift om tidigare namn eller personnummer i samband med ansökan kan — liksom f. n. — tillgodoses genom att sökanden själv uppger tidigare namn eller personnummer på den blankett som tillställs polisen med begäran om lämplighetsutredning.

c) Kyrkobokföringsadress, d. v. s. den registrerade bostadsadressen.

d) Mantalsskrivningsort för året. När länsstyrelsen fattat beslut i anledning av ansökan om körkort, kan uppgiften utgå.

e) Emigration; uppgift utgår vid återflyttning till Sverige.

Samtliga dessa data kommer att erhållas från centrala personregistret, vilket betyder att de är lika med de aktuella kyrkobokföringsuppgifterna. Även ändringar kommer att aviseras därifrån. Den enskilde körkortsinnehavaren kommer normalt inte att ha skyldighet att anmäla ändringar i dessa uppgifter till CKR.

Körkortsinnehavare som flyttar utomlands kan få sin utländska adress registrerad om han anmäler den. Detta medför att ansökningshandlingar för den periodiska förnyelsen sänds till honom. Posten kan då inte medverka utan körkortsunderlaget får tillställas honom personligen. Han bör legitimera sig genom att sända in sitt tidigare körkort till trafiksäkerhetsverket tillsammans med underlaget och avgiften. Den som har anmält utländsk adress till registret måste själv tillse att adressen i registret hålls aktuell.

Körkortsinnehavare som avflyttat ur landet och inte återkommit avförs ur registret när 90 år förflutit från hans födelse.

Innehavare av utländskt körkort avförs ur registret vid utgången av andra kalenderåret efter det då han infördes däri, om han då inte blivit kyrkobokförd här. För införande av de nu nämnda anteckningarna bör trafiksäkerhetsverket svara.

Körkortsdata

a) Datum för beställning hos länsstyrelse av ansökningshandlingar för körkort. Uppgiften registerförs endast till dess länsstyrelsens beslut i anledning av ansökningsnoteras i registret. Om sådan uppgift inte inkommit till registret senast under andra kalenderåret efter beställningen, tas beställningsdatum bort.

b) Datum för ansökan om förnyelse, när den skall göras hos länsstyrelse. Uppgiften kan utgå, när länsstyrelsens beslut registreras.

c) Beslut av länsstyrelse i anledning av ansökan om körkort (bifall eller avslag), beslutsfattande länsstyrelse och datum för beslutet registreras.

d) Beslut i anledning av ansökan hos länsstyrelse om förnyelse samt datum för beslutet. Datum för beslut om bifall utgår ur registret när kontroll mot CKR sker i samband med tillverkningen.

e) Utlämnande av körkort för traktor. Sådant körkort skall inte sändas bort för tillverkning utan färdigställs och lämnas ut — eventuellt via postförskott — av länsstyrelsen.

f) Behörighet, d. v. s. körkortsklassen. Före utbyte av ett körkort innehåller registret uppgift om typ av körkort och eventuellt trafik kort. Efter utbytet registreras i stället körkorts klass inklusive tillstånd (påskrift TAXI) som berättigar till förande av personbil och lätt lastbil i yrkesmässig personbefordran.

Har innehavaren tidigare haft körkort med annan behörighet, skall uppgift därom och om datum från vilket tidigare körkort varit gällande finnas i registret.

g) Skyldighet att bära glasögon.

h) Uppgift om villkor eller föreskrift som meddelats för körkortet med angivande huruvida villkoret är av den art att det skall markeras på körkortet eller ej, datum för beslut om villkor samt, om villkoret skall markeras på körkortet, hänvisning i form av länsbokstav och nummer till den skrivelse där villkoret finns intaget. Innebär villkoret att innehavaren före visst datum skall inkomma med intyg av något slag, skall detta datum noteras. Har villkor tagits bort eller ändrats skall registret innehålla uppgift om att villkor eller villkor av annan innebörd har funnits tidigare.

i) Beslut om omhändertagande. Registrering kan inte ske förrän polismyndigheten eller åklagaren enligt 35 § fjärde stycket VTF översänt beslut till länsstyrelsen.

j) Omprövningsärende upptaget. Har ärendet angående omprövning av körkortsinnehav upptagits, registreras datum för detta, d. v. s. datum för anmälan av ärende till länsrätt. Uppgiften finns kvar i registret till dess beslut fattas i ärendet.

k) Beslut om återkallelse. Har länsrätten bestämt viss minsta tid mellan återkallelse och ansökan om nytt körkort, skall denna framgå.

l) Beslut om föreläggande att söka förnyelse på grund av ändring i fråga om villkor.

m) Beslut att innehavaren skall återfå sitt körkort efter återkallelse.

n) Återställande av körkort efter prövning av beslut om omhändertagande eller när beslut om återkallelse blivit ändrat eller upphävt.

o) Beslut om varning.

p) Delgivning av beslut om omhändertagande av körkort eller av slutlig eller interimistisk återkallelse eller varning. Åklagare resp. polismyndighet, som beslutat om omhändertagande, skall meddela länsstyrelsen dagen för delgivning av beslutet. Har beslut om omhändertagande av körkort tidigare delgivits, registreras ej delgivning av beslut om återkallelse. Ej heller registreras delgivning av beslut om slutlig återkallelse i de

fall beslut om interimistisk återkallelse redan delgivits.

q) Överlämnande av körkort till myndighet, när körkortet anmäls förkommet men återfunnits, och efter beslut om omhändertagande eller återkallelse. Samtidigt som åklagare eller polismyndighet meddelar länsstyrelse delgivningsdagen för beslut om omhändertagande, måste också meddelas om körkortet överlämnats eller ej. Överlämnas det först senare, skall uppgift lämnas även då. Av registret skall framgå om körkortet inte överlämnats samt datum, då det ej överlämnade körkortet senast skulle ha periodiskt förnyats.

r) Om beslut, som meddelats av länsstyrelsen, länsrätten eller kammarrätten och som skall registreras, har ändrats eller upphävts skall detta framgå av registret.

De hittills angivna körkortsdata skall föras in i registret av länsstyrelsen.

Ort där sökanden önskar undergå förarprov skall vara registrerad till dess körkortet lämnats ut till sökanden. Uppgiften antecknas av trafiksäkerhetsverket.

Datum för körkortets utlämning skall registreras av trafiksäkerhetsverket. Uppgiften anger den dag från vilken innehavaren oavbrutet haft körkort med den behörighet som noteras enligt f). För den som fått svenskt körkort på grund av innehav av utländskt körkort, anges dagen för kontroll mot CKR i samband med tillverkningen.

Datum då periodisk förnyelse senast skall ske bör införas av trafiksäkerhetsverket.

Innehav av luftfartscertifikat m. m. skall anmälas till trafiksäkerhetsverket och av verket föras in i registret.

Körkortets tillverkningsnummer eller annat begrepp som gör det möjligt att återfinna arkiverat underlag kan behöva registreras. Trafiksäkerhetsverket bör tillse att så sker.

Under utbytestiden och så lång tid därefter som tillgång till de nuvarande registerkorten krävs måste körkortsnummer och länsbokstav för körkort av äldre typ finnas i registret. Även eventuellt utfärdat trafik-korts nummer och uppgift om trafik-kortet avser buss bör ingå i registret till dess kör-

kortet byts ut. Äldre körkortsnummer och trafik kortnummer förs in i CKR i samband med överföringen av uppgifter från länsregistren.

Belastningsdata

När belastning av den typ som skall registreras i CKR anmäls till länsstyrelsen, skall länsstyrelsen i registret notera den dag då anmälningen är daterad, den dag då anteckningen i registret sker (anmälningen bör arkiveras så att den kan återfinnas med ledning av denna uppgift) samt belastningstyp enligt följande:

meddelande från nykterhetsnämnd enligt 80 § 3 mom. VTK;

framställning rörande körkort från polismyndighet enligt 81 § VTK;

anmälan från länsläkare (förste stadsläkare).

Annan omständighet vars anmärkande länsstyrelsen finner nödvändigt för kontrollen över körkortsinnehavare, t. ex. upplysningar från allmänheten, anges genom hänvisning till skrivelse (eller PM med anteckningar) jämte datum samt datum för registrering.

Övriga belastningsdata skall enligt principbeslutet registreras inom RI. Registerföringen där redovisas i avsnitt 9.

9.1 Gällande bestämmelser

9.1.1 Anmälan och registrering

Om en körkortsinnehavare funnits skyldig till vissa i 80 § 2 mom. VTK angivna brott skall domstolen eller, i fråga om beslut av befattningshavare vid krigsmakten, denne ofördröjligen översända avskrift av domen eller beslutet jämte uppgift om numret på den dömdes körkort till den länsstyrelse som utfärdat detta. Motsvarande skyldighet åligger överdomstol i mål där underinstansen haft att sända avskrift av domen eller beslutet. När strafföreläggande eller föreläggande om ordningsbot avseende brott som anges i 80 § 2 mom. VTK, godkänns, skall rikspolisstyrelsen sända underrättelse till länsstyrelsen om föreläggandets innehåll och om godkännandet (10 § strafföreläggandekungörelsen 1970: 60 och 12 § ordningsbotkungörelsen 1968: 199).

I 80 § 2 mom. andra stycket VTK föreskrivs vidare att om körkortsinnehavaren åtalats och körkortet återkallats tills vidare eller beslut meddelats om dess omhändertagande, skall domstolen, om åtalet nedlägges eller den tilltalade frikänns, ofördröjligen sända underrättelse därom till länsstyrelsen. I tredje stycket av samma moment föreskrivs motsvarande underrättelseskyldighet för det fall att körkortet återkallats tills vidare eller beslut om dess omhändertagande översänts till länsstyrelsen och förunder-

sökningen därefter nedlägges eller beslut meddelas att åtal ej skall väckas.

Enligt 74 § h) VTK skall bl. a. förhållande som anmäls enligt 80 § 2 mom. antecknas i länsstyrelsens körkortsregister.

Uppgifterna är offentliga.

9.1.2 Rättsväsendets informationssystem (RI)

Ett stort antal av de belastningsuppgifter som enligt föregående avsnitt ingår i länsstyrelsernas körkortsregister finns också upptagna i register inom RI.

Enligt kungörelsen (1970: 517) om rättsväsendets informationssystem (omtryckt 1971: 825) har detta system (RI) till uppgift att insamla, lagra, bearbeta och lämna uppgifter som har samband med verksamheten inom polis-, åklagar- och domstolsväsendet samt kriminalvården. RI skall bestå av delsystem. Sådana delsystem finns för databehandling av bl. a. domar och slutliga beslut i brottmål, beslut i disciplinmål, strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot.

Rikspolisstyrelsen ansvarar för driften av de nu nämnda delsystemen.

Domstolar skall lämna uppgift om domar och beslut till rikspolisstyrelsen i vissa i kungörelsen angivna fall. När tid för fullföljande av talan mot dom eller beslut utgått, skall uppgift lämnas till rikspolissty-

relsen huruvida avgörandet vunnit laga kraft. Befattningshavare vid krigsmakten skall lämna uppgift till rikspolisstyrelsen om beslut om åläggande av disciplinstraff. I kungörelsen erinras också om att uppgift om godkännande av strafföreläggande enligt strafföreläggandekungörelsen och om föreläggande och godkännande av ordningsbot enligt ordningsbotkungörelsen skall tillställas rikspolisstyrelsen.

Uppgift om samtliga de brott och förseelser som skall anmälas till länsstyrelsen i sin egenskap av körkortsmyndighet enligt 80 § 2 mom. VTK kommer på detta sätt in till system inom RI.

Enligt 11 § sekretesslagen, i dess lydelse enligt lag 1971:198, får uppgift om brott, som lämnats till rikspolisstyrelsen för databehandling inom RI, inte utlämnas från rikspolisstyrelsen i annat fall eller annan ordning än Kungl. Maj:t bestämmer. Härigenom har sekretess införts bl. a. för de uppgifter som registreras inom RI för körkortsändamål.

Såsom närmare redogjorts för i avsnitt 3 ovan skall enligt kungörelsen rikspolisstyrelsen från och med den 1 mars 1972 underrätta länsstyrelse om sådana domar, beslut och förelägganden samt på maskinläsbart medium bevara uppgifter härom. På detta sätt byggs alltså ett register över ifrågasvarande brott och förseelser upp inom RI.

9.2 Principbetänkandet

I principbetänkandet föreslås att alla brott och förseelser som f. n. registreras i körkortsregister skall tas upp enbart inom RI. Även domar o. d. som inkommer från utlandet och som har betydelse i körkorts-hänseende bör registreras inom RI. Om fylleristrafutfredningens förslag om ersättande av fylleristrafte med omhändertagande för berusning genomförs, bör sådant omhändertagande registreras inom RI.

I principbetänkandet föreslås vidare att belastningar av sådan art att de registreras beträffande en körkortsinnehavare också bör registreras för körkortslösa personer.

Frågan i vilken omfattning belastningar av förevarande art skall registreras är beroende av trafikmålskommitténs förslag. Denna fråga bör enligt principbetänkandet prövas sedan trafikmålskommittén lagt fram sitt förslag.

Sekretess skall i princip gälla för de belastningsdata som för körkortsändamål registreras inom RI. Sekretessen gäller dock endast när uppgifter önskas ur registret. När uppgifter lämnats från registret för att ingå i akten till ett ärende, gäller naturligtvis vanliga regler, d. v. s. uppgifterna är i princip offentliga.

I principbetänkandet diskuteras vidare införande av s. k. rehabiliteringsregler, d. v. s. regler som innebär att en belastningsuppgift inte längre lämnas ut sedan viss tid föflutit. Sådana regler anses böra införas för utlämnande för körkortsändamål av uppgifter från RI om belastningar. Rehabiliteringstidens längd kan dock inte bestämmas förrän i samband med att ställning tas till trafikmålskommitténs betänkande.

När det gäller frågan vilka som skall ha rätt att få sekretessbelagda uppgifter av betydelse i körkorts-hänseende från RI uttalas att de bör kunna tillgås — utom av länsstyrelserna i deras egenskap av körkortsmyndigheter — av polis, åklagare, domstolar och tullverket. Trafiksäkerhetsverket bör ha tillgång till belastningsuppgifter beträffande personer som söker godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola eller som söker tjänst hos trafiksäkerhetsverket som trafik- eller bilinspektör eller trafikassistent. Sekretessbelagda uppgifter bör kunna ligga till grund för statistiska undersökningar av betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. För sådant ändamål bör de lämnas ut utan att körkortsinnehavarens namn anges. Socialstyrelsen bör ha tillgång till sekretessbelagda belastningsuppgifter beträffande de personer i fråga om vilka socialstyrelsens prövning av deras lämplighet att få körkort inhämtats. I ärenden om meddelande av trafiktillstånd för yrkesmässig trafik bör polismyndigheterna, som verkställer utredning för trafiknämndernas räkning, och transportnämnden äga in-

hämta uppgifter om sekretessbelagda körkortsbelastningar från RI beträffande personer som söker trafik tillstånd. I övrigt bör befogenhet finnas att i samma omfattning som gäller för allmänna kriminalregistret medge utlämnande av sekretessbelagda uppgifter, d. v. s. för vetenskapliga ändamål och när de begärs av utländsk myndighet.

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

I fråga om innehavare av utländska körkort bör nu ifrågavarande belastningar registreras inom RI.

9.3 Principbeslutet

I principbeslutet godtas förslaget att uppgifter om brott och förseelser, vilka enligt nu gällande bestämmelser ingår i körkortsregistret, skall registreras för körkortsändamål i RI.

Belastningsdata bör enligt principbeslutet registreras även för körkortslösa personer. Vilka data som bör registreras för dessa personer, var registreringen i detalj bör ske och omfattningen av registreringen skall prövas när trafikmålskommitténs överväganden redovisats.

Förslaget om sekretessbeläggning av de belastningsdata för körkortsändamål som skall registreras enbart inom RI godtas i principbeslutet.

Rehabiliteringsregler bör enligt principbeslutet införas beträffande utlämnande för körkortsändamål av uppgifter som registreras i RI. Frågan har nära samband med trafikmålskommitténs arbete och slutligt ställningstagande till reglernas utformning bör därför anstå i avvaktan på resultatet av detta. I körkortsutredningens fortsatta utredningsarbete bör frågan om rehabiliteringsregler ägnas särskild uppmärksamhet i samråd med trafikmålskommittén och samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet.

Sekretessbelagda data i RI skall enligt principbeslutet främst vara tillgängliga för polis, åklagare, domstolar, tullverket och körkortsmyndigheter. Även trafiksäkerhets-

verket och socialstyrelsen har behov av vissa sekretessbelagda uppgifter. Frågan om trafiknämndernas och transportnämndens tillgång till sekretessbelagda uppgifter bör prövas i samband med frågan om körkortsregistrets offentlighet. Sekretessbelagda uppgifter bör också kunna lämnas ut för statistiska undersökningar under förutsättning att körkortsinnehavarnas krav på integritetsskydd tillgodoses. I övrigt bör sekretessbelagda uppgifter kunna lämnas ut i samma omfattning som gäller för allmänna kriminalregistret.

Förslaget att belastningar skall registreras inom RI även beträffande innehavare av utländska körkort godtas i principbeslutet.

9.4. Förslag

9.4.1 Innehållet m. m.

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 19 november 1971, för vilka redogjorts i avsnitt 3, och såsom framgått ovan i avsnitt 9.1.2 har föreskrifter utfärdats om införande från och med den 1 mars 1972 av ett system för registrering av belastningsuppgifter för körkortsändamål inom RI, vilket motsvarar det i principförslaget framlagda med de ändringar och begränsningar som följer av principbeslutet.

Samtliga de uppgifter som avses i 80 § 2 mom. första och andra styckena VTK skall enligt dessa beslut från och med den 1 mars 1972 registreras inom RI. Innan trafikmålskommitténs förslag lagts fram finns ingen anledning att föreslå någon ändring i detta avseende. Enligt förslag i avsnitt 8.4.1 ovan skall underrättelse enligt samma moment tredje stycket inte längre registreras.

I det beslutade systemet ingår ingen registrering av belastningsuppgifter för personer som saknar körkort. Detta får ses mot bakgrund av principbeslutets uttalande att frågan om den närmare utformningen av denna registrering bör anstå till dess trafikmålskommitténs överväganden redovisats.

Som anförts i avsnitt 7.4.1 bör dock registrering av belastningar ske från och med

den tidpunkt då länsstyrelsen bifaller ansökan om körkort. Motsvarande ändring av uppgiftsskyldigheten bör genomföras.

En speciell fråga rör dem som haft körkort men fått detta återkallat. För dem finns i regel belastning antecknad. Och det torde förekomma att belastningar antecknas även under återkallelsetiden. Regeln är emellertid att belastningsanteckningar inte skall göras efter återkallelse. Om en sådan person ånyo får körkort, uppkommer alltså en lucka i belastningsanteckningarna som synes olämplig. Såsom framhållits i principbetänkandet (avsnitt 4.8) har justitieombudsmannen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 14 december 1960 föreslagit, att anmälan om belastningar skall göras även i fråga om dem som fått sitt körkort återkallat. Detta förslag — som självfallet förutsätter registrering av uppgifterna — behandlas emellertid av trafikmålskommittén, varför jag inte anser mig ha anledning att lägga fram förslag i frågan. Systemet bör dock utformas så att införande av registrering av belastningar för dem som fått sitt körkort återkallat underlättas. I sådana fall skall självfallet avskrift av dom eller beslut eller annan underrättelse till körkortsmyndigheten inte sändas.

I övrigt saknas f. n. anledning att ta upp frågan om registrering av belastningar för personer utan körkort; ett belastningsregister för dem bör i princip inte läggas upp förrän man vet vilka belastningar som skall registreras i framtiden, d. v. s. först när beslut fattats i anledning av trafikmålskommitténs blivande betänkande. Det förefaller emellertid inte helt otänkbart att det vid det fortsatta systemutvecklingsarbetet visar sig enklare och billigare att registrera belastningar inom RI av betydelse i körkorts hänseende för alla, oavsett om de har körkort eller ej, än att utarbeta rutiner för utsortering av belastningar för körkortsinnehavare, personer för vilka beslut om utfärdande av körkort föreligger och tidigare körkortsinnehavare. I så fall bör principbeslutet i denna del tas upp till förnyat övervägande.

Under omläggningstiden 1972 får länsstyrelserna liksom för närvarande införskaffa

besked huruvida dom eller beslut vunnit laga kraft genom att vända sig till domstolen eller den befattningshavare som fattat beslutet. Uppgift huruvida dom eller beslut vunnit laga kraft eller fullföljd skett ingår emellertid i informationen inom RI. Uppgift därom bör därför från och med den 1 januari 1973 automatiskt tillställas länsstyrelsen, när anteckning skett i CKR att ärende om omprövning av körkortsinnehavet tagits upp.

9.4.2 Sekretess

Såsom nämnts i avsnitt 9.2 ovan har sekretess redan införts för uppgifterna inom RI och nödvändiga regler om rätt att få tillgång till dessa meddelats. Principförslaget och principbeslutet har därmed formellt genomförts i fråga om sekretessen. Såsom påpekats i avsnitt 3. ovan betyder detta visserligen, att uppgifterna är sekretessbelagda inom RI, men att denna sekretessbeläggning saknar praktisk verkan eftersom registerbladen med samma uppgifter skall förvaras öppet av länsstyrelserna. Med hänsyn till de ökade möjligheterna att i CKR få veta om belastningsuppgifter finns och var de kan återfinnas medför de nya reglerna närmast en försämring i fråga om den enskilde körkortsinnehavarens integritetsskydd. Jag anser det därför angeläget, att verklig sekretess snarast införas. Detta skulle kunna ske redan den 1 januari 1973 genom sekretessbeläggning av dels registerbladen, dels uppgifterna i CKR om att registerblad sänts ut och om att äldre belastning enligt 80 § 2 mom. VTK finns antecknad på registerkort, dels uppgifterna i registerkort om sådana belastningar.

Som framgår av det sagda blir detta emellertid en komplicerad reglering. Den torde också bli svår att handha i praktiken. En viss förbättring skulle dock åstadkommas om länsstyrelsernas skyldighet att förvara registerbladen upphävdes. Dessa skulle då finnas hos länsstyrelserna endast i de fall då omprövningsärenden tagits upp. Detta skulle visserligen tvinga åklagare och polis att hämta upplysning om belastningar ur RI. För att

få fullständigt körkortsregisterunderlag måste de alltså vända sig till två instanser. Detta synes dock vara en mindre olägenhet än det intrång i den enskildes integritet som gällande regler medför.

Med hänsyn till att beslut så nyligen fattats om den nya ordningen anser jag mig dock inte böra lägga fram förslag om ändring häri. Frågan om helt genomförande av sekretessen bör emellertid prövas så snart förutsättningarna blir gynnsammare.

9.4.3 Rehabiliteringsregler

Även i denna del innebär Kungl. Maj:ts beslut den 19 november 1971 ett ståndpunktsstagande som leder till att något förslag härutinnan nu inte bör läggas fram. Den enkät som genomfördes bland tänkbara avnämare till registret för principbetänkandet och vad senare kunnat inhämtas ger visserligen vid handen att belastningsuppgifter endast i sällsynta undantagsfall behövs för körkortsinnehavare som under de senaste fem åren inte har någon belastning antecknad. I promemorian den 11 oktober 1971 angående övergången från länsvisa körkortsregister till ett centralt körkortsregister förordade jag därför efter samråd med trafikmålskommittén att belastningar som är äldre än fem år, d. v. s. där förseelsen begåtts mer än fem år före överföringen, inte skulle överföras till CKR. I kungörelsen om övergång till nytt körkortsregistreringssystem har emellertid någon sådan begränsning inte upptagits. Skälet härtill torde vara att det inte ansetts lämpligt att redan nu införa en tidsgräns och därigenom föregripa den kommande prövningen av trafikmålskommitténs förslag. Mot bakgrunden av detta ståndpunktstagande saknas det anledning att här diskutera den närmare utformningen av eventuella rehabiliteringsregler. Sådana regler kan emellertid förhållandevis enkelt genomföras, om man vid behandlingen av trafikmålskommitténs betänkande finner skäl därtill.

9.4.4 Registrering rörande utländska körkort

Belastningar registreras i register inom RI

för körkortsändamål endast om det i anmälningen till rikspolisstyrelsen angivits att den dömde har körkort eller att länsstyrelsen bifallit ansökan av honom om körkort. Denna rutin kan användas också vid anmälan av belastningar för utländska körkortsinnehavare. En sådan anmälan bör också innehålla de uppgifter om körkortsinnehavaren och hans körkort som skall införas i registret (se avsnitt 8.4.6 ovan).

Skyldigheten att anmäla belastningar rörande utländska körkortsinnehav och registrering av dessa bör införas den 1 januari 1973.

9.4.5 Slutligt genomförande av förslaget om belastningsregistrering

Nyss har angivits, att innehållet i belastningsregistret inom RI för körkortsändamål och vissa andra regler rörande detta, särskilt rehabiliteringsreglerna, inte kan slutligt fastställas förrän i samband med ståndpunktsstagandet till trafikmålskommitténs förslag, som väntas bli avlämnat inom kort. Beträffande denna fråga hänvisas till avsnitt 4.13 i principbetänkandet.

Ovan har också framhållits att det är angeläget att en fullständigare sekretess införs för belastningsuppgifter av det slag som skall registreras inom RI.

Hur länge de inom RI registrerade belastningsuppgifterna skall behöva finnas i form av registerblad hos länsstyrelserna beror framförallt på hur länge behovet av användning av belastningsanteckningar i länsstyrelsernas äldre registerkort kvarstår. Detta hänger samman med att registeruppgifter tills vidare kommer att få lov att hämtas från tre olika ställen: CKR, RI och länsstyrelsernas register. För att inte alltför mycket försvåra utfärdandet av fullständiga registerutdrag har det därför ansetts nödvändigt att länsstyrelserna skall ha tillgång till uppgifterna i RI i form av registerblad.

Visserligen kan man tänka sig att redan nu föra över äldre belastningsuppgifter från registerkort till belastningsregistret inom RI. Men det förefaller av ekonomiska skäl

knappast tillrådligt att vidta en sådan åtgärd. Behovet av användning av belastningsuppgifter i registerkortet är därför i första hand beroende av ståndpunktstagandet till frågorna vilka belastningsuppgifter som skall registreras för körkortsändamål inom RI och hur gamla belastningsuppgifter som skall finnas registrerade. Dessa frågor kan inte avgöras förrän trafikmålskommitténs betänkande prövas. Eftersom det är angeläget att sekretessen införs även i praktiken, bör vid behandlingen av trafikmålskommitténs förslag särskild uppmärksamhet ägnas denna fråga.

Planer föreligger emellertid på att byta ut den datamaskinanläggning som rikspolisstyrelsen disponerar och som används för drift av bl. a. det system inom RI som avser uppgifter av betydelse i körkortshänseende. Den nya anläggningen beräknas enligt nu gällande planering tas i drift i början av 1974. Polisen avses få förbindelse med denna via terminaler i större utsträckning än med den nuvarande anläggningen. Om dessa planer genomförs, kan det förtjäna övervägas om inte registerbladen kan utgå ur länsstyrelsernas register — i omprövningsärenden måste de självfallet fortfarande finnas — redan när den nya anläggningen tas i drift, även om trafikmålskommitténs förslag då inte är slutbehandlat. Polisen och åklagarmyndigheterna, vilka f. n. svarar för den helt övervägande delen av förfrågningarna i registret liksom andra myndigheter som behöver utdrag med belastningsuppgifter, skulle då hänvisas att hämta dessa direkt från RI. Av dessa utdrag framgår om äldre belastningar finns registrerade på registerkortet och utdrag ur detta kan alltså vid behov inhämtas från länsstyrelsen. Detta skulle innebära att sekretessbeläggningen i praktiken genomförs i enlighet med principbeslutet utom i vad avser belastningsanteckningar i länsstyrelsernas registerkort, vilka dock efterhand får allt mindre omfattning. Registerbladen kommer nämligen i så fall att sparas hos länsstyrelserna endast i de fall då omprövningsärende tagits upp och registerblad alltså ingår i akten i ärendet.

I detta sammanhang, liksom vid prövning-

en av trafikmålskommitténs betänkande, bör ståndpunkt tas även till förslaget i principbetänkandet om registrering av belastningar även för personer för vilka beslut om utfärdande av körkort inte meddelats.

Under övergångstiden kan den automatiska databehandlingens fördelar inte helt utnyttjas. Ett par förändringar som innebär förbättringar i detta avseende bör övervägas.

Om belastningar av betydelse i körkortshänseende registreras för alla, oberoende av om de har körkort eller inte, behöver i uppgift till RI inte markeras huruvida den dömden har körkort eller inte. I anmälningen behöver endast anges huruvida brott eller förseelse av betydelse i körkortshänseende ingår i denna. Domar och beslut som skall sändas till länsstyrelse som körkortsmyndighet, skall dock självfallet sändas endast när vederbörande har körkort eller beslut fattats om utfärdande av körkort för honom. Men utsorteringen av de fall då utdrag ur belastningsregistret skall sändas till länsstyrelsen kan göras vid databehandlingen inom CKR-anläggningen för framställning av registerblad. Sådant blad framställs endast för den som har körkort eller för vilken beslut om utfärdande av körkort föreligger.

Vidare bör det undersökas om inte antalet utdrag ur RI och CKR som sänds till länsstyrelserna i anledning av anmälningar om belastningar kan nedbringas. Detta torde förutsätta att länsstyrelserna via sina terminaler kan få uppgift om belastningar inom RI. Är detta möjligt, bör det undersökas om fördelar inte kan vinnas genom att länsstyrelserna via terminal kan få besked om nya belastningsanmälningar efter närmast föregående förfrågan i registret. Genom att på bildskärmen ta fram vederbörandes belastningar borde handläggaren i länsstyrelsen i ett stort antal fall — troligen mera än hälften — kunna avgöra att utdrag ej behöver sändas. Genomförs ett point-system torde det innebära att antalet utsändningar av belastningsuppgifter nedbringas i en omfattning som beror på systemets detaljutformning.

10.1 Allmänt

CKR skall föras med modern datateknik och kommer att byggas upp som en databank. Länsstyrelserna skall fortfarande handha huvuddelen av registreringsarbetet och svara för kontakten med allmänheten och andra myndigheter. För kontakten med CKR skall länsstyrelsen använda bildskärmsterminaler som är förbundna med CKR via det allmänna telefonnätet. Även polismyndigheterna skall ha terminalförbindelser med CKR, i första hand för frågeverksamhet.

En långtgående teknisk samordning med det nya centrala bilregistret har beslutats. De två registren kommer att hanteras såsom en enda databank och bl. a. de program som administrerar databanken, handhar framtagning av uppgifter ur registren samt handhar och kontrollerar kommunikationen med bildskärmarna är gemensamma för registersystemen. Samma centrala datamaskinansläggning, kommunikationsnät och bildskärmsterminaler skall användas. Persondata lagras gemensamt för de två registersystemen.

10.2 Samordning med centrala personregistret (CPR)

I principbeslutet (prop. s. 52) berörs frågan om samordning med centrala personregistret. Någon ställning tas dock inte. Det uttalas att det fortsatta utvecklingsarbetet får visa vilka lösningar som bör väljas.

Samma persondata som skall ingå i CKR och centrala bilregistret kommer att finnas även i centrala personregistret på datamaskinella register med direktåtkomst och dessa data blir alltså dubbelregistrerade, vilket i princip bör undvikas. I stället för att lagra persondata även i CKR och centrala bilregistret skulle dessa kunna hämtas från centrala personregistret varje gång de behövs, om en datamaskinell förbindelse funnes mellan de två systemen. Någon sådan planeras emellertid inte för närvarande och det kan inte nu förutses när en förbindelse av denna art kan upprättas. En annan möjlighet vore att länsstyrelsernas terminaler kunde användas för kontakt med båda registren. Även detta är för närvarande omöjligt; kommunikationerna mellan länsstyrelserna och centrala personregistret avses bli utformade på sådant sätt att länsstyrelsernas för bil- och körkortregistren anskaffade terminaler inte kan användas och så att terminalerna för centrala personregistret ej heller kan utnyttjas för förbindelse med CKR. I samband med utbyte av utrustning bör emellertid de tekniska möjligheter som kan finnas att undvika dubbelregistrering beaktas.

Vid systemarbetet för centrala bilregistret har det befunnits betydligt billigare att lagra persondata för bilägare i detta register och få avisering om ändringar från centrala personregistret än att vid varje uppkommande behov hämta dem därifrån. Mer än hälften av körkortsinnehavarna torde även vara for-

donsägare. Persondata för större delen av körkortsinnehavarna kommer alltså i varje fall att finnas i den gemensamma databanken. Det kan knappast medföra några fördelar att för övriga körkortsinnehavare skapa en annorlunda rutin i fråga om tillgången till persondata.

Enligt principbeslutet skall CKR vara dygnsbevakat, d. v. s. vara tillgängligt dygnet runt, bl. a. för polisens behov. Centrala personregistret däremot avses inte vara i bruk mera än under vanlig kontorstid. CKR skulle otvivelaktigt för polisens del bli till väsentligt mindre nytta om persondata för körkortsinnehavarna inte funnes tillgängliga utom kontorstid.

Med hänsyn till det anförda måste det både ur ekonomisk synpunkt och för användningen av registret anses under nuvarande förhållanden betydligt gynnsammare att lagra persondata för samtliga personer som har körkort eller för vilka beslut om utfärdande av körkort fattats i CKR än att hämta dessa uppgifter ur centrala personregistret vid behov.

Såttillvida grundas emellertid förslaget på en djupare samordning med centrala personregistret redan nu som persondata för samtliga eller flertalet personer i körkortsåldern i motsats till vad som skedde i principbetänkandet nu inte föreslås lagrade i CKR. Personuppgifter hämtas i stället från centrala personregistret när ansökningshandlingar begärs.

Ävsikten är också att, i varje fall t. v., utnyttja centrala personregistret när uppgift ur CKR skall sökas efter annat identifikationsbegrepp än personnummer (och under en övergångstid äldre körkortsnummer). I centrala personregistret skall nämligen finnas möjlighet att få fram uppgifterna med ledning av namn och födelsetid eller namn och adress. Dessa sökmöjligheter kan användas för att ta reda på personnumret, d. v. s. identifikationsbegreppet i CKR. Det har därför inte ansetts nödvändigt att lägga ner kostnader på införande av sökbegrepp i CKR utöver personnumret. Om erfarenheter visar att ytterligare sökmöjligheter behövs i CKR, kan sådana inarbetas i systemet i efterhand.

10.3 *Registrets organisation*

Centrala bilregistret organiseras i form av två huvudregister; ägarregistret, innehållande huvudsakligen persondata, och fordonsregistret, innehållande fordonsdata. Till de bägge huvudregistren knyts ett antal s. k. hjälpregister.

De persondata som skall ingå i CKR finns med få undantag även i centrala bilregistrets ägarregister. I de fall en person är både fordonsägare och körkortsinnehavare behöver ägarregistret vanligen inte utökas med persondata för att täcka CKR:s behov. Däremot måste registret självfallet utökas med persondata för de personer som enbart skall finnas registrerade i CKR. I ägarregistret kommer även att registreras sådana körkortsdata som obligatoriskt skall finnas för alla körkortsinnehavare. Övriga körkortsdata liksom belastningsdata som skall ingå i CKR skall finnas i ett hjälpregister, det s. k. tilläggsregistret för körkortsuppgifter.

Åtkomst till CKR:s uppgifter kräver normalt att personnummer är känt men även körkortsnummer av nuvarande typ skall övergångsvis kunna användas som åtkomstbegrepp. Av den anledningen kommer t. v. att finnas ytterligare ett hjälpregister i vilket körkortsnumret översätts till personnummer.

10.4 *Datamaskinen med kringutrustning*

För CKR:s och centrala bilregistrets behov har anskaffats en datamaskinanläggning, levererad av Univac Sperry Rand AB. Främst för att täcka polisens behov är anläggningen så dimensionerad att den kan utnyttjas utan avbrott dygnet runt. Dataanläggningen består av en huvudmaskin av typ Univac 1106 som används i huvudsak för omhändertagande av inkommande meddelanden och förfrågningar (transaktionsbearbetning) och för införing av anteckningar i registret (registeruppdatering). Huvudmaskinen har ett internt minne som kan rymma 178 000 tecken. Dess cykeltid är 1,5 miljoners sekunder, d. v. s. den kan läsa och utföra en instruktion på denna tid.

Till huvudmaskinen finns kopplad en datamaskin, Univac 418 II, som handhar rutinerna för kommunikation mellan databanken och terminalerna. Den har ett internt minne av 24 000 tecken och cykeltiden 2 miljondels sekunder.

Registren lagras på trumminnen av typ Fastrand III. Varje enhet av dessa minnen rymmer 200 milj. tecken och dess access-tid, d. v. s. den tid som åtgår för att läsa eller skriva i minnet, är 92 tusendels sekunder. Informationsmängden i registret hålls så låg som möjligt genom att siffror lagras i binär form, vilket för stora tal tar mindre plats än om vanlig form används, och data som är gemensamma för flera poster lagras i hjälpregister. Exempel på det sistnämnda är att i ägarregistret lagras inte namn på postanstalter utan enbart postnummer. I ett hjälpregister lagras i stället i en tabell samtliga postnummer med motsvarande postanstalters namn. CKR och centrala bilregistret kommer efter en sådan informationspackning att innehålla omkring en miljard tecken för vilket alltså krävs fem trumminnen.

Förutom dessa enheter består anläggningen av kringutrustning i form av snabbtrumminnen för lagring av de program som tillfälligtvis inte utnyttjas, kommunikationsväxlar, magnetbandstationer, radskrivare, kortläsare och stansar.

Huvudmaskinen, kommunikationsmaskinen, trumminnen och annan utrustning som är avgörande för att anläggningen ständigt skall vara omedelbart tillgänglig för förfrågningar och anteckning av uppgifter (real-tidssystem) har dubblerats. Tillfälliga avbrott på grund av tekniska fel eller den nödvändiga förebyggande tekniska servicen kommer därför inte annat än vid ytterst sällsynta tillfällen, att medföra avbrott i frågemöjligheterna. Reservenheterna kommer, i den mån det är möjligt, att utnyttjas för sådan bearbetning som utskrifter, bearbetning av meddelanden som inkommer på magnetband och programtester.

Vid driftavbrott skall all sådan verksamhet kunna avbrytas och maskinen användas för realtidssystemet. För att undvika driftavbrott har anläggningen också försetts med

reservkraftkälla i form av två dieselgeneratorer.

I anläggningen ingår även en optisk läsare av typ Control Data 955. Den kan läsa tryckt text av det typsnitt anläggningens radskrivare skriver med samt handskrivna siffror av viss typ.

10.5 Bildskärmar

Länsstyrelserna och trafiksäkerhetsverket skall kommunicera med CKR via bildskärmar. De bildskärmar som valts för detta ändamål kallas Alfaskop och levereras av AB Stansaab. Varje länsstyrelse har dessutom en skrivare till vilken den information som finns på en bildskärm kan styras och skrivas ut.

Bildskärmarna skall användas både för inmatning av registeruppgifter och för frågeverksamhet. Under tider av dagen då antalet frågor är lågt skall bildskärmsoperatörerna arbeta med registerinmatning, varigenom ett jämnt och högt utnyttjande av bildskärmarna uppnås. Länsstyrelserna och trafiksäkerhetsverket har erhållit bildskärmar i det antal som beräknas täcka deras behov för arbete med CKR och centrala bilregistret under de närmaste åren. Utöver de 137 skärmar som beräknades vara nödvändiga för enbart bilregistret har 29 bildskärmar beställts för att täcka det utökade behov CKR medför.

Bildskärmarna kommer att vara försedda med en behörighetsläsare. Varje tjänsteman som skall använda bildskärmarna tilldelas en s. k. behörighetspenna, d. v. s. en magnetiskt kodad penna. Bildskärmarna fungerar inte utan att en sådan penna har placerats i behörighetsläsaren. Alla meddelanden och frågor som sänds till CKR kommer att innehålla behörighetspennans individuella kod. På detta sätt blir det möjligt att t. ex. begränsa det slag av registernoteringar som en viss tjänsteman får utföra. Likaså blir det möjligt att låta nyanställd personal öva sig i bildskärmshanteringen på ett fullständigt realistiskt sätt utan att för den skull registerinnehållet påverkas.

Vid arbetet med bildskärmarna tillämpas

ett dialogförfarande mellan operatören och CKR. Beträffande anteckningar i registret (uppdatering av registerinnehållet) kan dialogförfarandet beskrivas på följande sätt.

Bildskärmsoperatören startar dialogen genom inmatning av en transaktionskod som anger meddelandets (transaktionens) typ samt ett identifikationsbegrepp som kan vara personnummer eller t. v. ett äldre körkortnummer. När en sådan inmatning når datamaskinen analyseras uppgifterna i ett antal program. Därvid kontrolleras bl. a. att transaktionskoden och behörighetspennans kod var för sig och i kombination kan godkännas. I de fall transaktionstypen så kräver kontrolleras att motsvarande uppgifter finns i registret. Skulle programmen upptäcka något felaktigt eller oacceptabelt, visas detta på bildskärmen. I annat fall hämtas vanligen någon uppgift ur det befintliga registerinnehållet, exempelvis ett namn, som visas på bildskärmen. Operatören kontrollerar uppgiften. Om den är riktig överförs övriga uppdateringsuppgifter. Programmen bevakar att de typer av uppgifter som skall ingå i meddelandet finns med samt att uppgifterna är rimliga och inte står i motsatsförhållande till övriga registeruppgifter. Om de inmatade uppgifterna kan godkännas lagras de tillfälligt på magnetband, s. k. loggband, för att senare vid den dagliga, samlade registeruppdateringen ändra registerinnehållet.

En fråga till registret tillgår i princip på samma sätt. En transaktionskod och ett identifikationsbegrepp matas in och kontrolleras. Godkänns inmatade uppgifter, hämtas de efterfrågade uppgifterna ur registren och återsänds till bildskärmen.

Loggbanden visar vilka åtgärder som vidtagits och vilken operatör som utfört varje åtgärd samt tidpunkt för åtgärderna.

10.6 Telex

Polisen har för närvarande ca 400 telexapparater som skall kunna användas för den frågeverksamhet i registren. Den kommer att ha ett tiotal telexförbindelser anslutna till kommunikationsmaskinen. En telexförbindelse kan inte kopplas upp från CKR utan

där kan enbart utifrån kommande anrop besvaras.

10.7 Uppdatering av registren

Sedan inmatningen över bildskärmar avslutats för dagen används loggbanden för uppdatering av registren. I princip tillgår detta så att en på magnetband lagrad kopia av databanken samkörs med loggbandets transaktioner sedan dessa förberetts genom sortering och annan bearbetning. Den uppdaterade databanken tas ut på magnetband från vilka det kopieras över till trumminnen. Loggbanden kommer att sparas liksom vissa versioner av databanken på magnetband. Dessa kommer av säkerhetsskäl att förvaras på annan plats och skall kunna användas för att rekonstruera databanken, ifall något inträffar som förstör det register och den registerkopia som lagras på trumminnen. Registren uppdateras även med uppgifter som kommer in på annat sätt än via länsstyrelsens bildskärmar. Ändringar av namn- och adressuppgifter kommer således att meddelas CKR av centrala personregistret genom veckovis översända magnetband. Rutinen för detta är den att när persondata beställs från centrala personregistret därför att en ny person skall föras in i CKR sker en markering om detta i centrala personregistret som därefter meddelar alla ändringar beträffande sådana uppgifter som ingår i CKR. Uppgifterna från centrala personregistret lämnas periodvis, minst en gång i veckan, på magnetband som används för uppdatering av CKR.

Meddelanden som ändrar registerinnehållet kommer till CKR på magnetband även från tillverkningen av körkortet och från RI-systemet samt på optiskt läsbara handlingar i samband med ansökningsrutinerna, såsom framgår av de följande rutinbeskrivningarna.

10.8 Kommunikationsnätet

Bildskärmarna är förbundna med den centrala dataanläggningen via allmänna telefonnätet på fast uppkopplade förbindelser. Länsstyrelserna har fördelats på sex sådana förbindelser. En länsstyrelse står alltså i kontakt med CKR på samma förbindelse som

ett antal andra länsstyrelser. Om en sådan förbindelse skulle sättas ur drift innebär det att ett antal länsstyrelser inte kan arbeta med registren. För att undanröja denna risk skulle förbindelserna kunna dubbleras och dubblettförbindelsen ges annan linjesträckning. Detta skulle medföra avsevärt höjda kostnader och med hänsyn till att länsstyrelserna i de mest brådskande fallen kan via telefon vända sig till annan länsstyrelse eller centrala myndigheten har dessa kostnader inte ansetts motiverade.

För att information skall kunna sändas mellan bildskärmarna och databanken krävs viss teleteknisk utrustning vid länsstyrelserna och centrala anläggningen. Varje bildskärm skall således vara ansluten till en styrenhet som bl. a. handhar kontroll och köhanteringen vid kommunikationen. De finns i varierande storlekar. Den minsta har plats för fyra bildskärmar samt en för dessa gemensam skrivare. Den kan byggas på till att kunna handha åtta skärmar. För de länsstyrelser som skall utrustas med fler än åtta skärmar krävs flera styrenheter.

Styrenheterna är anslutna till modem, vilkas uppgift är att omvandla ett meddelande till sådan form att det kan sändas på tele-nätet. När ett meddelande mottas efter över-sändning återges det av ett annat modem sin ursprungliga form.

Kommunikationssystemet har erhållit så-dan kapacitet att svar på ett översänt meddelande skall erhållas på bildskärmen nära nog alltid inom tre sekunder.

10.9 Antal meddelanden till CKR

Antalet ärenden beräknades i principbetän-kandet på grundval av dels uppgifter från länsstyrelserna som avser förhållandena 1968 och dels prognoser över utvecklingen beträf-fande antal körkortsinnehavare under 1970-talet. De på detta sätt framräknade värdena, som utgör en grov uppskattning av årliga antalet ärenden fram till 1980, visar följande.

Ansökan om körkort	165 000
Ansökan om förnyelse av körkort	60 000
Omhändertaganden	8 000

Upptagande av omprövningsären-de	40 000
Beslut om återkallelse eller varning	20 000
Beställning av utdrag	50 000

Till detta kommer ärendetyper som är svåra att antalsmässigt uppskatta. Det torde dock röra sig om förhållandevis få anteckningar. Exempel på sådana är notering av beslut om återställande eller återfående av körkort, av översändning av tillverkade körkort från en av trafiksäkerhetsverkets stationsorter till en annan och av belastnings-data som skall registreras i CKR.

En ansökan om körkort som inte avser förnyelse innebär fem meddelanden till CKR, beställning av ansökningshandlingar, länsstyrelsens beslut, anmälan till förarprov, kontroll i samband med tillverkning samt resultat av förarprov, av vilka tre inkommer till CKR via inmatning med bildskärmar från länsstyrelserna, ett på magnetband samt ett genom optisk läsning. Ansökan om förnyelse innebär enbart ett meddelande på magnetband, om inte förnyelsen beror på anmäld förlust, förstörelse eller skada då ett meddelande från en länsstyrelse angående dess beslut tillkommer. Ett omhändertagande ger upphov till ett meddelande eller två om inte delgivningen meddelas CKR vid samma tillfälle. Upptagande av ompröv-ningsärende föranleder ett bildskärmsmeddelande. Beslut om varning ger två meddelanden, medan beslut om återkallelse i vissa fall ger enbart ett, eftersom beslutets delgivning inte alltid behöver registreras.

Av ovanstående följer att antalet medde-landen, som matas in till CKR med bild-skärmar vid länsstyrelserna, grovt kan uppskattas till 600 000. Till detta kommer 420 000—520 000 meddelanden som läm-nas till CKR på magnetband och ca 165 000 som via optisk läsning förs in i systemet. Av antalet meddelanden på magnetband kom-mer 200 000—300 000 från belastningsre-gistret inom RI. Meddelanden om ändrade personuppgifter översänds från centrala per-sonregistret på magnetband och kommer att uppgå till ca 400 000 årligen. Slutligen kom-mer årligen ett stort antal frågor beträffande

registerinnehållet att ställas till CKR. De har uppskattats till ca 1 miljon om året, varav omkring hälften kommer från polisen och kan förväntas bli ställda via polisens telex.

CKR kommer årligen att skriva ut ca 1,8 miljoner handlingar, varav ca 1,4 miljoner ingår i ansökningsärenden.

10.10 *Rutinbeskrivningar*

En ansökan om körkort kan föranleda skilda rutiner, beroende på vad ansökningen avser. Vilken rutin det rör sig om har betydelse för hur och när CKR berörs av ansökningsärendet. Innehållet i CKR förändras under ett ärendes gång. Vid flertalet ansökningar om körkort skall förarprov ingå, vilket inte är fallet vid ansökan om förnyelse av körkort. Huruvida förarprov skall genomgå eller inte ligger lämpligen till grund för en uppdelning av redogörelsen för ansökningsrutinerna i CKR i två huvudtyper. Övriga huvudtyper är omprövningsrutiner, rutiner för körkortsutdrag samt frågerutiner.

10.10.1 Ansökning som innefattar förarprov

I de fall förarprov ingår i rutinen skall ansökningshandlingar beställas. Dessa består av delvis ifyllda blanketter för läkarintyg, lämplighetsintyg och ansökan till länsstyrelse. En sökande kan vända sig till länsstyrelsen, polismyndighet eller trafiksäkerhetsverket med en sådan beställning. Länsstyrelserna kan mata in beställningen i CKR, medan polismyndigheten och trafiksäkerhetsverket vidarebefordrar den till länsstyrelsen. Beställningen skall innefatta uppgift om personnummer, namn, adress och sökt behörighet. Den skall kunna lämnas muntligt i telefon eller genom personlig inställelse men det torde vanligen underlätta för en sökande om en enkel beställningsblankett med anvisningar finns tillgänglig vid trafikskolorna, som torde komma att förmedla de flesta av dessa beställningar. Blanketterna bör även finnas på polisstationer och vid länsstyrelserna.

Länsstyrelsen matar in beställningen i CKR. Skall beställda handlingar utfärdas för

person, som aldrig tidigare haft körkort, under de två närmaste åren inte ansökt om körkort eller aldrig förekommit i registret som ägare till registreringspliktigt fordon, finns inga uppgifter om personen i registret. Sådana beställs då från centrala personregistret.

Om det i CKR finns antecknat att personen som beställer ansökningshandlingar redan har körkort med samma eller högre behörighet, utskrivs inga handlingar utan länsstyrelsen och sökanden meddelas om förhållandet. Detsamma blir fallet om namn, personnummer eller adress inte stämmer med uppgifterna i centrala personregistret. Sökanden uppmanas då att göra ny framställning om ansökningshandlingar.

När ansökningen sedermera kommer in till länsstyrelsen skall först kontrolleras att ansökningshandlingarna skrivits ut vid CKR. Efter prövningen av ansökningen antecknas länsstyrelsens beslut på ansökningsblanketten, vilken sedan utgör underlag för inmatning till CKR. Normalt är detta det sista momentet länsstyrelsen har att utföra i samband med ansökningen. Noteringen i CKR medför utskrift av ett besked om beslutets innehåll till sökanden. Beskedet skrivs ut på en blankett som senare kan användas för anmälan till förarprov hos trafiksäkerhetsverket. En sådan anmälan skall innehålla uppgift om den ort där sökanden önskar företa provet. Anmälningen skall ställas till trafiksäkerhetsverket men insändas till CKR, där den noteras via optisk läsning.

Anmälan till förarprov initierar utskrift av körkortsunderlag, avi till sökanden och beställningskopia. Avin är tillika inbetalningshandling för avgifter i samband med förarprov. Före utskriften kontrollerar programmet att ett giltigt beslut om utfärdande av körkort finns noterat i CKR. Länsstyrelsen kan nämligen ha återkallat ett tidigare beslut om utfärdande av körkort på grund av meddelanden som inkommit efter beslutet. Handlingarna sänds till posten.

Nästa kontakt med CKR under ett ansökningsärende tas i samband med körkorts-tillverkningen vid AB ID-kort i Strängnäs. Därvid skall underlagets uppgift om namn,

personnummer, körkortsklass och förnyel-sedatum kontrolleras mot uppgifterna i CKR. Avvikelse eller uppgift om återkallat beslut rapporteras till trafik säkerhetsverkets enhet i Strängnäs liksom antal godkända underlag för varje dag.

Resultatet av förarprov skall meddelas CKR. Ett godkänt förarprov är slutpunkten i ett ansökningsärende och i registret skall därefter inga uppgifter som enbart hör samman med ansökningsförfarandet finnas kvar. Ett underkänt prov innebär ingen registrering i CKR utan enbart utskrift av inbetalningshandlingar för avgift till förnyat prov. Det finns möjlighet att i programmen lägga in rutiner som anpassar avgiften i de fall endast delar av ett fullständigt prov genomgått. Har fem månader efter länsstyrelsens beslut godkänt prov inte antecknats i CKR, skall sökanden underrättas om att beslutet är ogiltigt om ytterligare en månad. Har körkort tillverkats och sex månader förflutit från länsstyrelsens beslut skall stationsorten som förvarar körkortet åläggas att sända det till länsstyrelsen, som underrättas om åläggandet för att kunna kontrollera att det fullgörs.

Körkort som förvaras vid en stationsort måste kunna sändas till annan stationsort om sökanden vill företa provet där. En sådan åtgärd anmäls till CKR.

10.10.2 Ansökning som inte innefattar förarprov

Ansökan om nytt körkort på grund av att det tidigare förlorats, förstörts eller skadats kan ske på blanketter som inte innehåller i förhand ifyllda uppgifter. Att ansökan har skett skall noteras i CKR tills länsstyrelsens beslut fattats. Om beslut fattas samma dag som ansökan kommer in behöver inte ansökan registreras. Enbart ett positivt beslut på denna typ av ansökan noteras och föranleder utskrift av körkortsunderlag, avi och beställningskopia. I de fall körkortet angetts förlorat eller förstört eller är så skadat att det inte säkert kan identifieras skall noteras i CKR att körkortet inte överlämnats sedan

ett nytt utfärdats. Detta skall även rapporteras till rikspolisstyrelsen. Överlämnas kortet senare, underrättas rikspolisstyrelsen därom.

Vid namn-, personnummer- eller villkorsändring skrivs underlag, avi och beställningskopia automatiskt ut när uppgift om ändringen antecknas i CKR. Uppgift om namn- och personnummerändring meddelas normalt av centrala personregistret, medan villkorsändringar antecknas i CKR av länsstyrelsen när den beslutat om sådan ändring. Genom avin anmodas körkortsinnehavaren att ansöka om förnyelse av körkortet. I CKR antecknas datum för utsändning av dessa handlingar och bevakas att ansökningen inkommer.

Kontrollen mot CKR i samband med tillverkningen utgör rapport om att ansökan gjorts i de fall då länsstyrelsen inte skall fatta beslut. Efter tillverkningskontrollen berörs CKR inte ytterligare av dessa ärenden.

Om en körkortsinnehavare kör motorfordon utan att hans körkort förnyats, kan han undgå ansvar för förseelsen om han inom fjorton dagar ansöker om förnyelse. Efter en anmälan om sådan förseelse från polis eller åklagare till CKR, kan CKR vid fjortondagarsperiodens utgång rapportera till anmälarer huruvida ansökan om förnyelse gjorts eller inte.

10.10.3 Omprövning

Beslut av polismyndighet eller åklagare om omhändertagande av körkort skall översändas till länsstyrelsen som gör anteckning därom i CKR. Detta innebär att omprövningsärende har tagits upp. Normalt tas dock omprövningsärende upp sedan länsstyrelsen på annat sätt fått kännedom om förhållande som föranleder att frågan skall anmälas till länsrätten. Vanligen rör det sig om brott eller förseelse som meddelas länsstyrelsen genom registerblad från CKR och i förekommande fall genom avskrift av dom eller beslut. Ett registerblad innehåller alla uppgifter beträffande ett körkortsinnehav som finns registrerade inom RI och i CKR. Även

i de fall en anmälan direkt till länsstyrelsen föranlett omprövningsärende torde länsstyrelsen behöva de uppgifter ur CKR och RI som registerbladet innehåller. Ett sådant finns i så fall hos länsstyrelsen som endast behöver kompletteras med den nya anteckningen i CKR.

Av CKR framgår om registerblad sänts ut. Registerbladen är nummerade. I CKR kan alltså kontrolleras att det senast utsända registerbladet används. Registerbladen utformas så att de kan användas för noteringar av vissa åtgärder under behandlingen av omprövningsärendet. Dessa noteringar skall tjäna som underlag för registrering i CKR.

Uppgift om att dom eller beslut vunnit laga kraft eller att fullföljd till högre instans skett skall tillställas länsstyrelserna automatiskt, när det av CKR framgår att ärende om omprövning av körkortsinnehavet tagits upp. Sådana uppgifter översänds från RI till CKR beträffande alla domar och beslut som tidigare meddelats. I CKR undersöks om omprövning tagits upp. Har så skett, lämnas uppgift om laga kraft eller fullföljd till länsstyrelsen; i annat fall återgår den till RI. Uppgift som återgår till RI rapporteras på nytt till CKR periodiskt till dess en viss förutbestämd tid, förslagsvis två månader, förflutit från det att motsvarande dom eller beslut rapporterats. Skulle länsstyrelsen efter denna tidpunkt inleda ett omprövningsärende, erhåller den automatiskt ett registerblad av vilket framgår huruvida domen eller beslutet vunnit laga kraft.

Omprövningsärende kan tas upp så snart länsstyrelsen beslutat bifalla en körkortsansökan. Redan från denna tidpunkt skall således rutinerna för sändande av registerblad fungera.

Finns i CKR uppgift om att omprövningsärende tagits upp, bevakas att beslut fattas i ärendet. Om beslut inte noteras i CKR inom två månader, uppmärksammas den länsrätt som handlägger ärendet på detta genom ett meddelande från CKR. Nya meddelanden sänds sedan varje månad.

När beslut om interimistisk återkallelse eller omhändertagande av körkort noteras i registret, sker bevakning på samma sätt

av att nytt beslut fattas i ärendet. Har beslut fattats om omhändertagande av körkort eller om återkallelse som inte föregåtts av beslut om omhändertagande eller interimistisk återkallelse, bevakar CKR att delgivningsdatum noteras i registret. Samma bevakning sker efter beslut om varning.

Om villkor om fullgörande av viss skyldighet inom bestämd tid, exempelvis att inkomma med läkarintyg, föreskrivits för ett körkort bevakar CKR att skyldigheten fullgörs. Länsstyrelserna antecknar i CKR när körkortsinnehavaren uppfyller villkoret. Men om sådan anteckning inte görs inom viss tid, förslagsvis en vecka efter den föreskrivna tidens utgång, underrättar CKR länsstyrelsen om att körkortsinnehavaren försummat sin skyldighet.

10.10.4 Körkortsutdrag

Om ett utdrag beställs utan att det särskilt begärs att belastningsuppgifter skall vara med, kan länsstyrelsen rekvirera utdraget från CKR via bildskärm. Utdrag ur CKR måste alltså kunna framställas utan att där registrerade belastningsuppgifter tas med. Utdraget kan sändas från CKR direkt till beställaren om namn och adress lämnats med beställningen. Ett annat sätt är att på bildskärmen begära ett utdrag utan belastningsuppgifter ur CKR vid en frågetransaktion (se nedan) och sedan föra över bildskärmens uppgifter till terminalskrivaren som finns ansluten till bildskärmarna vid varje länsstyrelse.

Eftersom belastningsdata övergångsvis kan finnas såväl på de nuvarande registerkorten som inom RI och CKR, blir framställningen av ett registerutdrag med belastningsuppgifter under övergångstiden mera komplicerad. Under denna tid kommer ett registerblad med uppgifterna i RI och CKR att finnas hos länsstyrelserna för varje körkortsinnehavare, för vilken belastning finns registrerad inom RI. Av registerbladet framgår huruvida belastningsanteckningar finns på länsstyrelsernas registerkort. Registerbladen redigeras så att de underlättar framställning av utdrag. Person- och körkortsdata

ur CKR finns i början av registerbladet, medan belastningsdata ur CKR och RI finns i en senare del, som alltid skrivs ut med början på ny sida. Registerbladen skall numreras och numret skall finnas noterat i CKR. Genom förfrågan där kan alltså kontrolleras huruvida registerblad sänts ut och i så fall att det senare utsända utdraget används.

Framställningen av ett registerutdrag med belastningsanteckningar inleds med att i CKR kontrolleras, om registerblad finns. Är så fallet, kontrolleras att inga nya uppgifter förts in i CKR efter utsändningen av registerbladet och att detta är det senast utsända. Om nya uppgifter finns, beställs nytt registerblad. Utdraget utfärdas sedan i form av en kopia av det nya eller, om inga nya uppgifter finns i CKR, det tidigare registerbladet med tillägg av belastningsanteckningar från registerkortet.

Saknas registerblad, beställs ett utdrag ur CKR, innehållande även där eventuellt förekommande belastningsuppgifter. Finns inga belastningsanteckningar på registerkortet, anmärks detta på utdraget. I annat fall kompletteras utdraget med anteckningarna från registerkortet.

10.10.5 Frågor

Länsstyrelserna skall kunna svara allmänhet och myndigheter på frågor som ställs angående registerinnehållet. Dessa frågor kan ställas och besvaras både skriftligt och muntligt. Skriftliga svar innebär utsändning av utdrag ur registret och följer rutinen för detta. För att kunna lämna ett muntligt svar på en fråga kommer två frågetransaktioner att kunna användas. Den ena ger enbart de mest efterfrågade uppgifterna ur CKR och torde kunna användas för flertalet frågor. Den andra transaktionen lämnar som svar samtliga uppgifter som noteras i CKR rörande ett visst körkortsinnehav.

Polisen skall kunna ställa frågor direkt till CKR via telex eller via de bildskärmar som genom rikspolisstyrelsens datamaskin har kontakt med CKR. För polisens behov skall också svaret till den s. k. standardfrågan inom bilregistersystemet innehålla uppgift om

körkortsklass tillsammans med övriga persondata om en fordonsägare.

10.11 Systemets slutliga utformning

Av skäl som angivits i avsnitt 9.4.5 ovan är det angeläget att övergångstiden görs så kort som möjligt. Möjligheterna därtill beror av standpunktstagandet till trafikmålskommitténs kommande förslag, främst i fråga om vilka belastningar som skall registreras och hur länge de skall bevaras samt det eventuella införandet av ett point-system, ävensom av utformningen av den nya datamaskinanläggning, som beräknas kunna tas i bruk under 1974 för delar av RI, dess kringutrustning och kommunikationerna med den.

Systemutvecklingen efter inrättandet av CKR bör i hög grad inriktas på att ta dessa möjligheter till vara. Det viktigaste målet är att finna en metod för utfärdande av registerutdrag med belastningsuppgifter till dem som behöver sådana utdrag utan att uppgifterna skall finnas tillgängliga hos länsstyrelserna annat än i akter i omprövningsärenden.

Ytterligare ett mål bör vara att utforma systemet så att det så väl som möjligt — och i varje fall bättre än under övergångstiden — utnyttjar den automatiska databehandlingens fördelar. Sålunda bör undersökas om det finns tekniska och praktiska förutsättningar att minska utsändningen av uppgifter från registren till länsstyrelserna för omprövningsändamål. Genomföres ett point-system bör CKR-systemet kunna utformas så att körkortsmyndigheterna får anmälan först när skäl att överväga upptagande av ett omprövningsärende föreligger. Det synes möjligt att mera rutinmässiga påpekanden sänds direkt till körkortsinnehavaren utan medverkan av myndighet, t. ex. när hans belastningsnivå närmar sig den höjd då anmälan till körkortsmyndigheten skall ske. Men även om ett point-system inte genomförs bör undersökas om inte antalet skriftliga uppgifter från RI till länsstyrelserna kan minskas genom att länsstyrelserna via sina terminaler kan få uppgifter ur RI på sätt som skisseras i avsnitt 9.4.5 ovan.

11.1 Den centrala registermyndigheten

11.1.1 Gällande förhållanden

Registren förs f. n. av varje länsstyrelse för de körkort och trafik kort som utfärdats av länsstyrelsen.

11.1.2 Principbetänkandet

I principbetänkandet (avsnitt 4.20) förordas att trafiksäkerhetsverket skall vara central registermyndighet. Länsstyrelserna skall dock via terminaler inte bara kunna inhämta uppgifter om registrerade förhållanden utan också göra anteckningar i registret. Det bör åligga trafiksäkerhetsverket att meddela bindande bestämmelser för länsstyrelserna i frågor som gäller registreringen av körkort.

Enligt principbetänkandet skall körkortsregistret och bilregistret ha gemensam datamaskin. Statsmakterna har beslutat att driften av bilregistrets dataanläggning skall ankomma på statistiska centralbyrån. De skäl som anförts härför är enligt principbetänkandet tillämpliga även beträffande körkortsregistreringen.

Om bilregistret och körkortregistret placeras på samma datamaskin och denna förläggs utanför Stockholmsområdet, bör det dock enligt principbetänkandet övervägas om inte ett särskilt från trafiksäkerhetsverket och statistiska centralbyrån fristående organ

bör inrättas med uppgift att vara registermyndighet för de båda registren och svara för drift och underhåll av dataanläggningen.

11.1.3 Principbeslutet

Enligt principbeslutet skall trafiksäkerhetsverket vara central körkortsregistermyndighet. Samma lokalisering och driftformer skall gälla för körkortsregistret som för bilregistret.

11.1.4 Förslag

Såsom framgår i avsnitt 3.1 ovan har från och med den 1 januari 1971 en särskild nämnd, bilregisternämnden, inrättats med uppgift att leda det återstående planerings- och systemutvecklingsarbetet jämte idrifttagningen av det nya bilregistret. Bilregisternämnden skall även planlägga och leda omläggning till det centrala körkortsregistret (se avsnitt 3.2 ovan). Nämnden skall övergångsvis fullgöra uppgifter med avseende på körkortsregistret som efter övergångstiden skall åvila trafiksäkerhetsverket.

Bilregisternämnden har anställt och kommer att anställa personal, såväl för datamaskindriften som för handläggning av centrala registreringsärenden för båda registren. Dess personal beräknas komma att uppgå till 70—75 personer.

Organisationen för den centrala registermyndigheten är alltså under uppbyggnad. Det finns därför inte anledning att nu lägga fram några förslag i detta avseende.

11.2 *Körkortstillverkningen*

11.2.1 Principbetänkandet

I avsnitt 3.10 i principbetänkandet föreslås att med AB ID-kort träffas avtal om tillverkning av körkortet och att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att övervaka tillverkningen. Verket måste för detta ändamål ha en organisatorisk enhet på tillverkningsstället.

Trafiksäkerhetsverkets behov av personal för utfärdande och kontroll av tillverkningen av körkort uppskattas (avsnitt 7. i principbetänkandet) till högst åtta personer, varav en chef för enheten, sex tjänstemän för kontors- och kansligöromål samt en expeditjonsvakt. Dessutom behövs extra personal under de perioder när de periodiska förnyelserna blir särskilt frekventa. I genomsnitt för år beräknas att ytterligare åtta tjänstemän behövs (avsnitt 8.3 i principbetänkandet).

11.2.2 Principbeslutet

I principbeslutet godtas förslaget att AB ID-kort skall tillverka körkortet. Trafiksäkerhetsverkets medverkan vid tillverkningen behandlas inte närmare.

11.2.3 Förslag

I avsnitt 5.4.2 ovan har föreslagits att trafiksäkerhetsverkets kontroll av tillverkningen skall sättas in huvudsakligen på tre punkter, nämligen dels vid mottagandet och registreringen av de inkommande handlingarna, dels i samband med framkallningen och kopieringen, dels vid anbringandet av trafiksäkerhetsverkets stämpel och expedieringen.

Med hänsyn till den nuvarande utformningen av tillverkningen bör trafiksäkerhetsverket svara för mottagandet av inkomman-

de körkortsunderlag och granskningen av dessa samt för registreringen och eventuellt även för påklstringen av fotografiet. Trafiksäkerhetsverket bör vidare handha det speciella papper som används vid tillverkningen av körkortet och övervaka att endast den mängd som behövs används.

Kontrollen mot CKR i samband med framkallningen och kopieringen bör kunna automatiseras. Det bör vidare åligga trafiksäkerhetsverket att förse körkortet med trafiksäkerhetsverkets reliefstämpel och att expediera dem. Därutöver bör trafiksäkerhetsverket utföra en stickprovskontroll av de tillverkade körkortens kvalitet.

För dessa arbetsuppgifter kan nu beräknas ett behov av nio tjänstemän, varav en chef och en ställföreträdare för denne, sex tjänstemän för kontors- och kansligöromål samt en expeditjonsvakt. Under de tider då den periodiska förnyelsen är mest frekvent — ca tre à fyra år per tioårsperiod — torde ytterligare tolv tjänstemän för kontors- och kansligöromål krävas, vilket motsvarar ett genomsnittligt behov av fyra personer om året. I genomsnitt torde alltså tretton tjänstemän krävas vid trafiksäkerhetsverkets enhet på tillverkningsstället i Strängnäs.

11.3 *Länsstyrelsernas organisation*

11.3.1 Principbetänkandet

Frågan om vilken myndighet eller vilka myndigheter som skall handlägga körkortsärenden behandlas inte i principbetänkandet i avvaktan på att trafikmålskommittén, som bl. a. har att utreda vilka myndigheter som skall handlägga frågor om omprövning av körkortsinnehav, lägger fram sitt förslag. Förslagen i betänkandet — som avlämnades före länsrätternas inrättande — bygger alltså på förutsättningen att länsstyrelserna fortfarande skall vara körkortsmyndigheter. Om trafikmålskommitténs förslag skulle leda till att körkortsärenden förläggs till annan myndighet eller andra myndigheter, kan förslagen i övrigt tillämpas med endast vissa mindre ändringar.

För att kunna beräkna den arbetsstyrka

som sysselsätts med körkortsärenden vid länsstyrelserna gjordes under hösten 1968 en rundfråga till länsstyrelserna. På grundval av det svar som lämnades uppskattades arbetsstyrkan under 1968 till att motsvara 164 heltidstjänstemän, varav 81 handlade ärenden angående utfärdande av körkort eller trafik kort, 73 ärenden angående omprövning av körkorts innehav samt tio övriga ärenden, bl. a. avseende utdrag ur registren. Till stor del gäller dock att personalen, särskilt de mera kvalificerade tjänstemännen, enbart använder en del av sin arbetstid för körkortsärenden. Efter införande av CKR beräknas i principbetänkandet att länsstyrelserna behöver arbetskraft motsvarande ca 90 heltidstjänstemän för körkortsärenden, inklusive registreringsarbetet.

Beträffande kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna anføres att hinder från teknisk synpunkt inte möter mot att förlägga beslutsfunktionerna till vilken länsstyrelse som helst. Samtliga länsstyrelser kommer att via terminaler kunna inhämta uppgifter om registrerade förhållanden beträffande alla körkorts innehavare och göra anteckningar i registret. Uppgift om belastningar kan lika enkelt skickas till t. ex. länsstyrelsen i det län där körkorts innehavaren är bosatt som till den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Kompetensreglerna kan därför utformas med hänsyn endast till allmänna ändamåls- och lämplighetssynpunkter. Dessa leder till att såväl ansöknings- som omprövningsärenden bör som huvudregel handhas av den länsstyrelse där sökanden respektive körkorts innehavaren är mantalsskriven. Länsstyrelsen föreslås dock äga möjlighet att hänskjuta ärendet till länsstyrelsen i det län där sökanden respektive körkorts innehavaren vistas. För den som inte är mantalsskriven i Sverige skall ärendet alltid prövas av länsstyrelsen i vistelse länet.

11.3.2 Principbeslutet

Frågan om kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna tas överhuvudtaget ej upp i principbeslutet, som dock förutsätter att

länsstyrelserna tills vidare skall vara körkortsmyndigheter.

11.3.3 Förslag

Länsrätterna

Sedan principbetänkandet lämnades har från och med den 1 juli 1971 en omorganisation av länsstyrelserna genomförts. Efter omorganisationen handläggs körkortsärenden av länsstyrelserna utom i vad avser omprövningsärendena, vilka avgörs av de nya organen för förvaltningsrättsskipning, länsrätterna. Inom länsstyrelserna har ärendena förts till förvaltningsavdelningens allmänna enhet, som även rymmer länsrättens kansli. Samma enhet handlägger även bilregisterärenden. Arbetsfördelningen mellan länsstyrelse och länsrätt i omprövningsärenden är i princip den att länsstyrelserna, vid behov efter utredning, bedömer huruvida ett ärende bör överlämnas till länsrätten och i så fall anmäler frågan för länsrätten, medan länsrätten fattar beslut i sådana ärenden.

Inrättandet av länsrätter inverkar inte på förfarandet i körkortsärenden på annat sätt än att vissa av länsstyrelsens åligganden övertas av länsrätten. Inte heller den beslutade körkortsreformen påverkar arbetsfördelningen mellan länsstyrelse och länsrätt eller arbetsformerna inom länsrätterna.

Behörig länsstyrelse resp. länsrätt

Av skäl som angivits i avsnitt 6.4.4 och 7.4.2 ovan föreslås nu ingen ändring i kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna eller länsrätterna utom i fråga om möjlighet att överlämna körkortsansökan till annan länsstyrelse.

Arbetsuppgifter vid länsstyrelserna i samband med körkortsärenden

Från den 1 januari 1973 kommer ansökningsar om körkort att ske enligt de nya bestämmelserna, vilket innebär tämligen förändrade

arbetsuppgifter inom länsstyrelserna.

En helt ny arbetsuppgift är att ta emot beställningar av ansökningsblanketter. Sådana beställningar skall tas emot per telefon eller skriftligen eller vid personligt besök av sökanden och föras vidare till CKR. Arbetsuppgiften innebär viss kontroll och eventuellt begäran om komplettering samt kan någon gång föranleda en enklare utredning.

Nästa led i ett ansökningsförfarande som berör länsstyrelsen är mottagandet av körkortsansökningar. Även i detta fall skall kontrolleras att ansökningarna är kompletta samt i förekommande fall kompletteringar inhämtas. Genom att ansökningshandlingar sänts ut delvis ifyllda och att sökanden därvid fått anvisningar hur han skall förfara, bör handlingarna normalt vara kompletta.

I dagens rutin ingår i arbetet hos länsstyrelsen även uppläggning av registerkort, kontroll av fotografi och kompetensbevis, utskrift och övrig framställning av körkort, kortets förseende med stämpel enligt expeditionskungörelsen samt expediering med därmed förenad inkassering av stämpelavgift. Den nya rutinen bör således innebära en betydande lättnad i arbetsbelastningen. Länsstyrelserna kommer att besparas motsvarande arbetsinsats även i fråga om ansökan på grund av förlust, förstörelse eller förändring av körkortet. Körkortsförnyelser på grund av namnändring eller ändring av personnummer kommer överhuvudtaget inte att beröra länsstyrelserna (liksom inte heller den nyinrättade periodiska förnyelsen). Trafikkort skall inte längre utfärdas, men den lättnad i arbetsbördan som detta medför torde motvägas av en ökning av antalet ansökningar om körkort med högre behörighet. Bevakningen av att en körkortsinnehavare fullgör uppgift som ålagts honom som villkor kommer att utföras datamaskinellt, medan länsstyrelserna får registrera i CKR när sådana åligganden utförts.

Till länsstyrelsens uppgift hör liksom f. n. att muntligt eller skriftligt lämna utdrag eller upplysningar ur registret. På grund av registrets lättillgänglighet via terminaler bör besvarandet av telefonförfrågningar förenklas, medan framställning av skriftliga utdrag

kan kompliceras av det förhållandet att uppgifter tills vidare i vissa fall måste hämtas från tre håll: CKR, det nuvarande registerkortet samt ett registerblad. Det kan förutsättas att det nya registrets större effektivitet medför en ökad frågefrekvens.

De arbetsuppgifter som hittills nämnts och de som avser inmatningen i registret synes ur organisatorisk synpunkt så likartade att de vid behandlingen av organisationen kan sammanföras till en huvudgrupp av arbetsuppgifter. En andra huvudgrupp innefattar arbetet med körkortsärendenas prövning.

Själva prövningen av ansöknungen, som enligt den angivna indelningen hör till den andra huvudgruppen av arbetsuppgifter, kommer inte att förändras i större utsträckning genom det nya systemet. Det förtjänar dock att nämnas att förhandsbesked inte längre skall förekomma. När länsstyrelsens beslut fattas, registreras detta i CKR som automatiskt sänder besked om beslutet till sökanden. I några fall skall skrivelse med angivande av särskilda villkor upprättas och villkor registreras. I normalfallet har länsstyrelsen efter registreringen av beslutet ingen ytterligare kontakt med sökanden.

Omprövningsärendenas handläggning påverkas inte i någon större omfattning av reformen.

Personalorganisation vid länsstyrelserna för handläggning av bilregisterärenden

I bilregisterutredningens betänkande, Ett nytt bilregister (SOU 1971: 11), behandlas länsstyrelsernas organisation, varvid följande anförs:

Länsstyrelsernas arbete med bilregisterärenden i den nya organisationen kan i stort delas i fyra funktioner. För det första skall ansökningar och anmälningar över disk eller med post tas emot, granskas och eventuellt kompletteras. Beslut meddelas i ärendena. För det andra skall förfrågningar från allmänhet och myndigheter rörande registerinnehållet besvaras. För det tredje skall fel och oklarheter i registrerade uppgifter utredas. Utredningsfallen kan uppstå antingen vid den egna handläggningen av ett ärende eller genom att utredningar överlämnas från trafiksäkerhetsverket. Slutligen uppstår givetvis ledningsuppgifter — arbetsledning och avgörande av svårare ärenden.

I den fortsatta framställningen beskriver utredningen närmare denna funktionsindelning och utredningen anser att det vid de flesta länsstyrelser torde vara naturligt att låta funktionsindelningen motsvara en indelning i arbetsgrupper.

Vid beräkning av personalbehovet har bilregisterutredningen utgått från en länsstyrelse i ett län med ett genomsnittligt antal registrerade fordon. Därvid sägs följande:

Beräkningen erbjuder vissa svårigheter. Erfarenheter saknas inom statsförvaltningen av genomförandet av ett tekniskt avancerat kommunikationssystem av det slag som avses här. Utredningen har gjort vissa prov för att beräkna tidsåtgången i rutiner som innefattar terminalhantering. Trots dessa undersökningar torde man först efter praktisk försöksverksamhet i samband med systemets genomförande med säkerhet kunna bedöma hur mekaniseringen påverkar olika rutiner. Till detta kommer att effekten av det nya registreringsystemet i form av frågor till registret och erforderliga utredningar är oviss. Flera av förändringarna i systemet kommer att medföra ändringar i antalet registreringsärenden på ett sätt som för närvarande inte med säkerhet kan fastställas. De nämnda faktorerna gör att en personalberäkning på nuvarande stadium måste betraktas som preliminär. Utredningen förutsätter att systematiska studier av arbetskraftsbehovet bedrivs under omläggningsskedet och att slutlig personalplan fastställs på basis därav.

Det torde få ankomma på bilregisternämnden att lägga fram förslag i detta hänseende.

Efter att ha angivit ett beräknat personalbehov av elva personer säger utredningen:

Beräkningen kan användas vid en bedömning av det totala personalbehovet i den regionala organisationen. Därvid bör man dock ta hänsyn till att länen varierar mycket i storlek med avseende på antalet registrerade fordon. I de mindre länen kan det krävas förhållandevis mer personal än i genomsnittslänet på grund av svårigheterna att jämma ut arbetsuppgifterna mellan de olika funktionerna. I de största länen kan extra personal för arbetsledning krävas.

Personalorganisation vid länsstyrelserna för handläggning av körkortsärenden

Den beslutade integreringen av de centrala bil- och körkortsregistren innebär att samma tekniska utrustning skall användas för

kommunikation mellan centrala register och länsstyrelserna.

De arbetsuppgifter med körkortsärenden som förts till första huvudgruppen ovan är likartade med dem som i bilregisterorganisationen utförs inom register- och frågefunktionen. En naturlig ordning är att den personal som handhar körkortsregisteruppgifter tillhör samma arbetsgrupper som motsvarande bilregisterpersonal.

Samordningen bör genomföras så långt att varje tjänsteman inom funktionerna kan omväxlande handlägga bil- och körkortsregisterärenden oavsett om det gäller mottagning av ansökningar och anmälningar, uppdateringar eller förfrågningar. Därigenom bör påtagliga organisatoriska fördelar finnas. Arbetsgrupperna blir mindre känsliga för tillfälliga variationer på grund av exempelvis semester eller sjukdom eller tillfälliga belastningstoppar inom det ena området. Det betyder att också mindre marginaler beträffande personalkapacitet behöver finnas och att alltså den totala personalstyrkan kan hållas lägre. Slutligen bör påpekas att arbetsuppgifterna för personalen blir mer varierande, vilket bör göra dem mera intressanta och leda till högre effektivitet och lägre personalomsättning.

De utredningsfall som uppkommer i samband med uppdatering bör kunna handläggas av utredningsfunktionen såsom den utformats i bilregisterorganisationen och arbetsledningen utförs av samma ledningsfunktion.

Såsom bilregisterutredningen påpekat bereder det vissa svårigheter att göra en uppskattning av personalen vid länsstyrelsernas registerenheter. Först sedan verksamhet där pågått under en viss tid och erfarenhet vunnits om verkan av de nya rutinerna kan personalbehovet slutligt fastställas.

Med uppgifter om nuvarande arbetsmängder vid länsstyrelsernas körkortsdetaljer kan dock en grov beräkning av personalbehovet ske på samma grunder som för bilregisterdetaljerna. En sådan beräkning leder till att vid genomsnittslänsstyrelsen bör ca fyra arbetstimmar dagligen åtgå för handläggning

av körkortsregisteruppgifter. Detta skulle i så fall innebära en utökning av de elva personer bilregisterutredningen beräknat med ytterligare en halv tjänst vid genomsnittslänsstyrelsen, eller totalt ca tolv personer i hela landet. På grund av osäkerheten i beräkningarna och de svårigheter som kan uppstå under övergångsperioden bör dock under den tiden finnas något större personalkapacitet vid länsstyrelserna.

Handläggningen av arbetsuppgifter som hör till den andra huvudgruppen torde som ovan sagts inte påverkas av de nya rutinerna så att arbetsmängden minskar. I detta sammanhang antas därför att den nuvarande personalstorleken skall bibehållas.

Ovanstående innebär att det vid mitten av 1973, då körkortsomläggningen slutförts, bör vara möjligt att från arbetsbelastningssynpunkt nedbringa den totala arbetskraften vid länsstyrelserna för körkortsärenden till de 90 personer som principbetänkandet räknat med. Därvid har dock inte beaktats, att inrättandet av länsrätterna kan ha medfört ökat personalbehov för handläggning av omprövningsärenden. På längre sikt bör den nu aktuella reformen medföra möjlighet att ytterligare minska personalen i förhållande till antal ärenden.

Vid många länsstyrelser kommer bil- och körkortsregisterdetaljerna att lokalmässigt placeras utanför den egentliga länsstyrelsen. Detta medför att den personal som handhar körkortsregistrering lokalmässigt skiljs från handläggande personal. Behovet av uppgifter ur registret torde dock till så stor del täckas genom bl. a. registerbladens uppgifter och uppgifter i andra handlingar att detta inte bör vara någon större nackdel. En stor mängd handlingar kommer emellertid att sändas mellan dessa båda enheter, varför en smidig organisation för intern postbefordran torde vara nödvändig.

12.1 Principbetänkandet

I principbetänkandet (avsnitt 6.1) föreslås att alla nu gällande körkort av äldre typ skall bytas ut mot körkort av den nya typen under en tre-fyraårsperiod med början 1973. Detta gäller dock inte körkort för traktor, som inte behöver bytas ut. Det beräknas att utbytet kommer att omfatta närmare 3 milj. körkort.

Utbytestidpunkten föreslås bestämmas med ledning av innehavarens födelsedatum, så att utbyte skall ske senast den dag innehavaren fyller 21, 24, 27 år o. s. v., d. v. s. då han uppnår en levnadsålder som är jämnt delbar med tre. För att förhindra att de senast utfärdade körkortet skall behöva bytas alltför snart efter utfärdandet pekas på möjligheten att körkort som utfärdats under de senaste fem åren före reformens ikraftträdande byts ut först under det fjärde året.

I samband med bytet bör det tidigare körkortet ges in och makuleras. Det gamla kortet kan tjäna som identifieringsmedel vid det nya kortets utlämnande.

För att underlätta utbytet för körkortsinnehavarna bör dessa i god tid underrättas om det förestående utbytet genom att ansökningsblanketter med nödvändiga uppgifter ifyllda automatiskt sänds ut till dem. Förfarandet i övrigt bör i stort kunna tillgå på samma sätt som vid periodisk förnyelse. Det förefaller inte nödvändigt att länsstyrelserna medverkar vid utbytet. Liksom beträffande

nya körkort och förnyelser bör utbyteskörkortet lämnas ut av polisen.

Underlåtenhet att byta ut körkortet i rätt tid bör inte medföra att körkortsinnehavaren förlorar rätten att föra motorfordon. När utbytesperioden gått till ända bör dock en tidpunkt bestämmas efter vilken äldre körkort överhuvudtaget inte ger rätt att föra körkortspliktigt fordon, d. v. s. då sådant förändring anses utgöra olovlig körning.

Vid utbytet bör den som har körkort för motorcykel tilldelas körkort klass A och den som har körkort för bil körkort klass AB. Den som har trafik kortet bör få körkort klass ABCE eller, om trafik kortet berättigar till förändring av buss, klass ABCDE.

Även förare, som utan att ha trafik kortet har en viss tids vana vid att föra tyngre fordon (tyngre släp, tung lastbil eller buss), föreslås få utan prov byta det äldre körkortet mot ett nytt, som ger behörighet för samma fordon. Förslaget tar sikte på chaufförer som kör t. ex. ett industriföretags långtradare och liknande fordon för egna transporter, vilka inte är underkastade förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. Denna rätt föreslås gälla dem som har ca två års körvana, varav minst ett år före det nya systemets början. De skall styrka sin körvana genom intyg av polisen eller av arbetsgivare som är statlig eller kommunal myndighet eller fått särskilt bemyndigande av trafiksäkerhetsverket att utfärda intyget. Även den som undergått särskild ut-

bildning, vilken kan antas ge motsvarande erfarenhet och körvana som den som annars skall krävas bör få mera kvalificerat körkort. Dessa personer bör få körkort för den fordonskategori som motsvarar deras körvana. Den som kört buss bör alltså få körkort klass ABCDE, den som kört tung lastbil körkort klass ABCE och den som kört personbil eller lätt lastbil med tyngre släpfordon körkort klass ABE.

12.2 Principbeslutet

Principbeslutet innebär att äldre körkort — med undantag av traktorkörkortet — skall bytas ut mot körkort av den nya typen.

Därvid skall den som har körkort för motorcykel tilldelas körkort klass A och den som har körkort för bil körkort klass AB. Den som har trafik kort skall dock få körkort klass ABCE eller, om trafik kortet berättigar till förande av buss, klass ABCDE. Även innehav av det s. k. lilla busskortet skall ge rätt till körkort klass ABCDE. Vidare skall förare, som utan att ha trafik kort har körvana med tyngre fordon, få körkort med högre behörighet enligt förslaget i principbetänkandet. Det skall dock vara tillräckligt att en sådan förare under de senaste tolv månaderna före utbytet i betydande omfattning fört tung lastbil resp. buss.

Utbytet skall börja under 1973 och då genomföras helt beträffande dem som skall erhålla högre behörighet och i övrigt så att totalt ca en miljon kort byts ut under året. Under åren 1974 och 1975 skall återstående gamla körkort bytas ut med ca en miljon per år. Den 1 januari 1977 är alla gamla körkort utbytta.

12.3 Förslag

12.3.1 Tidplan för utbytet

Såsom anförts i principbetänkandet är det väsentligt att tidplanen för utbytet, d. v. s. den inbördes turordning i vilken de äldre körkortet skall bytas ut, bestäms så att en

jämn utbytestakt garanteras under hela utbytestiden. Det bör också vara någorlunda enkelt att av det gamla körkortet läsa ut när det skall bli föremål för utbyte. Utbytestidpunkten bör dessutom bestämmas i förhållande till något begrepp i körkortet så att det blir enkelt för polisen och vid legitimationskontroll att konstatera huruvida körkortet bör vara utbytt eller inte.

Vid det fortsatta systemutvecklingsarbetet har det befunnits att den i principbetänkandet angivna turordningen, grundad på innehavarens födelsetid, kan skapa vissa svårigheter därigenom att den är stel och inte kan anpassas till inträffande omständigheter. Det kan föreligga behov att anpassa utbytestakten t. ex. med hänsyn till att antalet utbyten med högre behörighet blir flera eller färre än beräknat eller därför att många fler än förutsett vill byta körkort tidigt under åberopande av att de förlorat sitt äldre körkort eller fått det förstört. För att kunna anpassa utbytestakten efter sådana förändringar bör som utgångspunkt för bestämning av tidpunkten för utbyte väljas en uppgift som ger möjlighet att per tidsenhet variera antalet innehavare som anmodas byta körkort. Kravet att denna uppgift bör vara ett begrepp på körkortet som någorlunda enkelt kan kontrolleras såväl av körkortsinnehavaren som av polisen och vid legitimationskontroll bör vidhållas. Med tanke på utlämningen av körkortet — som i fråga om utbytet liksom beträffande förnyelse (avsnitt 6.4) föreslås ske genom posten — bör utbytena fördelas någorlunda jämnt över landet under hela utbytesperioden, så att postverket inte får olämpliga koncentrationer vid sina olika postkontor.

Övervägandena har lett till att turordningen för utbytet bör bestämmas av körkortsnumrets slutsiffror i omvänd ordning. Registret kan med hjälp härav indelas i ett stort antal olika grupper. Om hänsyn tas till de två sista siffrorna vid gruppindelningen, kommer varje grupp att bestå av ca 30 000 körkort, medan antalet blir tio gånger mindre om hänsyn tas till tre slutsiffror. Genom att fortlöpande bestämma när olika grupper skall anmodas byta ut sina körkort och hur

många grupper åt gången som skall få denna anmodan, kan utbytestakten varieras efter omständigheterna.

När alla med en viss slutsiffra i körkortsnumret har anmodats byta ut körkortet offentliggörs detta. Polisen sätts därigenom i tillfälle att kontrollera att äldre körkort med denna slutsiffra inte används vid förande av körkortspliktigt fordon och posten och bankerna kan vägra att ta emot dem som legitimation.

Såsom framhålls i principbetänkandet kan det vara lämpligt att byta ut de senast utfärdade körkortet sist, så att man undviker alltför kort intervall mellan körkortets utfärdande och utbytet. Detta kan ske genom att de ca 450 000 körkort som utfärdats under åren 1970—1972 undantas från utbytet till dess övriga körkort har bytts ut, vilket kan beräknas ha skett under senare hälften av 1975. Ett sådant undantag gör visserligen kontrollen svårare, eftersom två begrepp på körkortet — utfärdandeår och slutsiffror — avgör om detta skall ha bytts ut eller inte. Undantagsregeln är dock så enkel och har så goda skäl för sig att den bör införas.

Sammanfattningsvis föreslås alltså följande turordning för utbytet. Under 1973 byts de äldre körkort ut vilkas innehavare önskar körkort med högre behörighet. Därutöver byts under en tre-fyraårsperiod med början den 1 januari 1973 övriga körkort ut. Detta kan ske därför att innehavaren begär det på grund av att han förlorat sitt tidigare körkort eller fått det förstört eller skadat, eller därför att han anmodats begära utbyte på grund av att han ändrat namn eller att villkor för körkortet skall läggas till, tas bort eller ändras. Alla övriga körkort skall bytas ut enligt en turordning som utgår från körkortsnumrets slutsiffror i omvänd ordning. Turordningen gör dock undantag för körkort utfärdade 1970—1972, så att dessa byts ut först efter övriga körkort. Detta kan dock ej gälla duplettkörkort, eftersom uppgift därom inte kommer att finnas i CKR. Takten av utbytet bestäms efter antalet körkortsutbyten utom turordningen och efter uppgifter från tillverkaren om till-

gänglig tillverkningskapacitet. När samtliga körkort, utfärdade före 1970, med en viss slutsiffra i körkortsnumret skall ha bytts ut offentliggörs detta. Sedan samtliga körkort som utfärdats före 1970 genomgått på detta sätt, byts de under 1970—1972 utfärdade körkort ut efter årtal och slutsiffror. Detta beräknas kunna ske under senare delen av 1975 eller förra delen av 1976.

Om någon kör motorfordon och visar upp ett körkort som enligt turordningen skall vara utbytt, bör detta bestraffas som om han kört utan att medföra sitt körkort. Straffrihet bör dock, liksom vid den periodiska förnyelsen, inträda om innehavaren får körkortet utbytt inom en viss tid, lämpligen 14 dagar efter förseelsen. Posten och bankerna bör inte acceptera sådana körkort som giltiga identitetshandlingar. För att stimulera till utbyte i rätt tid bör högre avgift tas ut vid försenat utbyte.

En viss tid efter det att utbytet skett bör, såsom föreslagits i principbetänkandet, de äldre körkortet upphöra att gälla så att den som därefter kör utan att ha bytt ut sitt äldre körkort gör sig skyldig till olovlig körning. Tidpunkten kan förslagsvis bestämmas till körkortsreformens slutliga genomförande, vilken i avsnitt 15. i det följande föreslås bli den 31 december 1978. Länsstyrelsen bör dock ha möjlighet att medge utbyte senare för den som kan visa godtagbar ursäkt för sin underlåtenhet och som fortlöpande uppehållit sin körvana efter utbytestidens slut, t. ex. en person som hela tiden vistats utomlands och som där kört bil.

12.3.2 Rutin för utbytet

När utbyte skall ske, skall körkortsinnehavaren tillställas erforderliga handlingar för detta från CKR. I CKR skrivs därvid tre handlingar ut med uppgifter ur registret, nämligen en avi till innehavaren, ett körkortsunderlag samt en handling för vissa anteckningar, i fortsättningen kallad beställningskopia. Handlingarna sänds till postanstalten i innehavarens hemort. Samtidigt sänds direkt till honom från CKR en broschyr med

information rörande utbytet och med upplysning att han inom några dagar kommer att anmodas att byta ut sitt körkort.

När postanstalten erhåller handlingarna, vidarebefordrar den avin till innehavaren under hans bostadsadress. Eftersändning bör inte få ske. Innehavaren skall infinna sig på postanstalten och därvid medföra dels ett fotografi, avsett för det nya körkortet, dels sitt äldre körkort. Posttjänstemannen skall kontrollera hans identitet med hjälp av det äldre körkortet. Saknar han detta kan utbyte inte ske. Körkortsinnehavaren skall då anvisas att söka förnyelse (utbyte) av körkortet i den ordning som är föreskriven när körkort förkommit eller förstörts. Körkortsunderlag och beställningskopian bör i sådant fall återsändas till CKR med anteckning om förhållandet.

Kan körkortsinnehavaren legitimera sig med sitt äldre körkort, får han underteckna körkortsunderlaget och posttjänstemannen tar emot och granskar fotografiet.

Postanstalten antecknar postanstaltens namn och nummer på blanketten med körkortsunderlaget samt sänder denna tillsammans med fotografiet till trafiksäkerhetsverkets enhet i Strängnäs. Beställningskopian datumstämplas och sparas vid postanstalten.

När körkortet tillverkats sänds det till samma postanstalt, där man då söker fram beställningskopian och sänder denna till körkortsinnehavaren som avi om att han kan hämta körkortet. När innehavaren hämtar sitt körkort och kvitterar detta, skall han medföra sitt tidigare körkort. Hans identitet kan då kontrolleras med hjälp av namnteckningen vid kvitteringen, fotografiet i det nya körkortet och det äldre körkortet. Detta skall makuleras genom stämpling eller hålslagning. Kan han vid detta tillfälle inte förete det äldre körkortet får det nya körkortet inte lämnas ut. I sådant fall skall han hänvisas till att söka förnyelse av körkortet enligt de regler som gäller då körkort förstörts eller förkommit. Det nya körkortet bör då av posten kunna sändas till den länsstyrelse som skall besluta om förnyelsen.

Om körkortsinnehavaren önskar behålla det makulerade körkortet, bör det medges.

Avgiften för utbytet skall erläggas vid utlämningen, men något kvitto behöver posten inte lämna. Expeditionsavgiften finns angiven på körkortet. Posten redovisar dagligen inbetalningarna som ett enda belopp med uppgivande av antal utlämnade körkort.

13.1 *Information till allmänheten*

13.1.1 Principbetänkandet

Informationsfrågan behandlas inte närmare i principbetänkandet. I engångskostnaderna vid övergång till ett centralt register inräknas dock ett belopp för kurser för berörd personal, information till allmänheten m. m. Det uttalas också att körkortssökandena tillsammans med ansökningsblanketterna skall få noggranna instruktioner rörande förfarandet, kravet på fotografi etc.

13.1.2 Principbeslutet

Ej heller i principbeslutet behandlas informationsfrågan närmare. I prop. (s. 72) yttrar emellertid departementschefen, att varje körkortsinnehavare under övergångsskedet skall få en klar och uttömmande beskrivning av den behörighet som just hans körkort ger.

13.1.2 Allmänt

Den beslutade körkortsreformen kräver att information lämnas till allmänheten, till statliga myndigheter, såsom trafiksäkerhetsverket, polismyndigheter, domstolar, åklagarmyndigheter m. fl. samt till postverkets personal. Statliga myndigheter kan förutsättas själva, vid behov med medverkan av bilre-

gister nämnden, planera och genomföra informationen till den inom varje myndighet berörda personalen. Postverket torde på samma sätt komma att informera och utbilda sin personal. I det följande behandlas därför informationen till allmänheten och därvid i första hand till körkortsinnehavare och trafikskolor.

13.1.4 Enkäten under 1972

Körkortsinnehavarna skall göra en viktig insats under registeromläggningen genom att fylla i och återsända svarskorten i enkäten. Avsikten är att på detta sätt komplettera körkortsregistret med personnummer i de ca en miljon fall detta saknas. Att personnummer finns är en förutsättning för att ett körkortsinnehav skall kunna utan betydande omgång registreras i det nya registret och det enklaste sättet att erhålla uppgift om det är genom svarskorten. För att tillräckligt antal svar skall komma in måste körkortsinnehavarna vid enkätens utsändande klart informeras om syftet med denna.

Eftersom enkäten till allmänheten skall genomföras gemensamt med bilregisteromläggningen har också informationsgivningen planerats gemensamt. Den kommer att genomföras länsvis under 1972 i anslutning till enkätens utsändande och sker genom annonser i lokalpress och motorfackpress samt genom en folder som distribueras tillsam-

mans med svarskortet. Dessutom kommer information att lämnas i radio och TV vid flera tillfällen under året.

13.1.5 Förslag

Körkortsreformens införande den 1 januari 1973 kräver information till alla som redan har körkort om den behörighet som körkortet ger i fortsättningen samt om körkortsutbytet och om de möjligheter som innehavare av trafikort och andra med körvana av tyngre fordon har att erhålla körkort med högre behörighet.

Dessa upplysningar kan sändas direkt till varje körkortsinnehavare som efter registeromläggningen finns upptagen i CKR och upplysningarna kan anpassas efter vars och ens körkortsförhållande.

En sådan direktinformation når emellertid inte alla som underlåtit att besvara enkäten. När hela omlägningsarbetet är slutfört och samtliga körkortsinnehavare, som förekommer i CKR, har fått direktinformation, bör man därför söka nå även de övriga. Detta kan lämpligen ske genom annonser i dags- och fackpress, där körkortsinnehavare som inte fått direktinformation men som önskar byta sitt körkort för att bibehålla rätten att föra fordon anmodas ta kontakt med den länsstyrelse som utfärdat körkortet för att lämna uppgift om personnummer och körkortsnummer. Sedan sådana uppgifter registrerats i CKR — det kan i vissa fall förutsättas att de inkommer på andra vägar — bör direktinformation utsändas även till dessa personer.

När det gäller utbytet av körkort, skall de handlingar som krävs tillställas körkortsinnehavaren automatiskt. Därvid bör lämnas en utförlig beskrivning av vad som skall utföras i samband med utbytet och på nytt om de nya behörighetsreglerna. Om utbytet sker såsom föreslagits i avsnitt 12. ovan, med utgångspunkt från körkortsnumren, skall polisen samt bank- och postpersonal informeras om att vissa körkort vid viss tidpunkt skall vara utbytta och följaktligen inte kunna användas vid förande av körkortspliktigt for-

don eller som legitimationshandling.

De som har trafikort och besvarat enkäten får direktinformation om sin rätt att få körkort med högre behörighet. Trafikortsinnehavare som inte besvarat enkäten nås dock inte av denna direktinformation. De som har rätt till körkort med högre behörighet trots att de inte har trafikort kan inte nås med speciell direktinformation vare sig de har besvarat enkäten eller ej, eftersom man inte vet vilka de är.

Den som önskar erhålla körkort med högre behörighet skall före den 1 oktober 1973 ha ansökt hos länsstyrelsen om sådant körkort. För att sprida kännedom om möjligheterna att få körkort med högre behörighet både till trafikortsinnehavare som inte besvarat enkäten och framför allt till dem som har sådan möjlighet utan att ha trafikort, bör annonsering ske i dags- och fackpressen vid flera olika tillfällen före den 1 oktober 1973 med tyngdpunkt under första halvåret. Att denna information når fram till dem som den berör är av synnerlig vikt eftersom möjlighet att ansöka om körkort med högre behörighet med stöd av intyg inte föreligger efter 1 oktober 1973 även om kravet på körkort med högre behörighet inte inträder förrän 1 januari 1977 eller 1 januari 1979. Annonseringen kan kompletteras med direktinformation till alla ägare av droskbilar, tunga lastbilar, bussar och tunga släpvagnar som finns registrerade i det centrala bilregistret. Upplysning om detta bör även ingå i den allmänna informationen till alla körkortsinnehavare.

Information till allmänheten krävs vidare i samband med att behörighetsreglerna ändras. De första ändringarna av behörighetsreglerna sker den 1 januari 1974, varefter nya ändringar genomförs den 1 januari 1977 och den 1 januari 1979. Vid samtliga dessa tillfällen bör allmänheten i god tid under rättas om dem genom annonsering, varjämte direktinformation bör lämnas till vissa fordonsägare.

De som söker körkort bör informeras om vad de har att iakttaga. Tydliga anvisningar i detta hänseende bör bifogas de ansökningshandlingar som på beställning sänds ut till

sökandena. Detsamma bör gälla vid förnyelse vare sig handlingarna sänds ut på beställning eller automatiskt.

Slutligen bör den information som sänds direkt till körkortsinnehavare och sökanden finnas tillgänglig också hos trafikskolorna. Ett exemplar av samtliga typer av direktinformation bör alltså sändas till alla trafikskolor liksom alla ändringar som efterhand genomförs i informationstexten.

Såsom anförs i avsnitt 12.3.1 bör de körkortsinnehavare som inte bytt ut sina körkort senast den 31 december 1978 — med viss möjlighet till undantag — förklaras ha förlorat rätten att föra körkortspliktiga fordon. Allmänheten bör genom annonsering i pressen under senare delen av 1978 uppmärksammas på denna regel så att den person som av någon anledning inte bytt ut sitt körkort ges möjlighet till detta innan han förlorar rätten att föra körkortspliktiga fordon.

Den närmare utformningen av informationen torde böra uppdras åt bilregisternämnden och trafiksäkerhetsverket.

Ovanstående förslag till informationsplan framgår även av tabblån, fogad som bilaga 1 till betänkandet.

13.2 Utbildning av personal

Den personal vid länsstyrelse som berörs av de nya körkortsrutinerna skall ges information och utbildning i god tid innan nya bestämmelser och rutiner träder i kraft. Detta avses ske genom utsändning av informationsmaterial, anordnande av kurser och konferenser samt besök vid länsstyrelserna av instruktörer och handledare. Den personal som berörs är dels den som handlägger ansökningar om körkort och omprövning av körkortsinnehav, dels den som kommer att föra in uppgifter i CKR och hämta uppgifter därur via terminalerna. Den sista gruppen omfattar med den föreslagna organisationen personal som för närvarande sysselsätts vid bil- eller körkortsregistret.

Redan nu har länsstyrelsepersonal informerats och utbildats vid konferenser som

bilregisternämnden anordnat dels för bilregisterföreståndare, dels för chefer för de allmänna enheterna och de administrativa enheterna hos länsstyrelserna. Viss information har också sänts ut i form av meddelanden från bilregisternämnden.

För att närmare redogöra för de förändringar som körkortsreformen kommer att medföra planerar bilregisternämnden en konferens under det första kvartalet 1972. Till denna skall inbjudas två deltagare från varje länsstyrelse. Under konferensen skall deltagarna informeras om de nya rutinerna avseende användningen av bildskärmar, registeromläggningen, de nya differentierade körkortet och personalorganisationen vid länsstyrelserna efter registeromläggningen.

Före omläggningen bör den personal som skall arbeta med körkortsregistrering i framtiden få tillfälle att träna rutinerna på bildskärmar. Vid många länsstyrelser kan detta ske på de skärmar som tidigare installerats för bilregistrets behov; vid andra får det ske genom central utbildning. Ytterligare träning sker genom att överföringen sker med bildskärmsterminaler vid varje länsstyrelse.

I samband med överföringen av registeruppgifter till CKR bör bilregisternämnden till varje länsstyrelse sända en handledare som också fungerar som instruktör.

14 Kostnader och avgifter

14.1 Engångskostnader

I principbetänkandet (avsnitt 8.2) uppskattades engångskostnaderna vid övergång till ett centralt register preliminärt till 12,0 milj. kr. Uppskattningen grundades på 1968 års löner. I beloppet ingick kostnader för datamaskin och kringutrustning, inkl. direktminnen, och terminalutrustning för länsstyrelserna samt fysisk installation av maskinen, jämte tull och import, med 6,5 milj. kr. Systemutveckling, programmering, utprovning av program, utbildning och information samt omläggning av nuvarande register beräknades till 3 milj. kr. För viss nu befintlig personal, som övergångsvis kommer att finnas kvar under en del av omläggningstiden, beräknades 1,25 milj. kr. Slutligen ingick ett belopp av 1,25 milj. kr. för kurser för berörd personal, information till allmänheten m. m.

Upphandlingen av datamaskinen är såsom framgår i avsnitt 3.2 ovan nu slutförd. Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande har statskontoret köpt ett maskinsystem typ Univac och terminalutrustning av typ Alfaskop för att användas i bil- och körkortsregistreringsverksamheten. För det behov som körkortsregistreringen medför utöver behovet för bilregistret har maskinsystemet utökats med extra kärnminne och direktåtkomstminne till ett värde av ca 5 milj. kr. och terminalutrustningen med 29 extra bildskärmar för 0,5 milj. kr. De indirekta kostnaderna för

tull, import, installation och mervärdesskatt uppgår till ca 1,25 milj. kr. Kostnaderna för datamaskin, terminalutrustning och fysisk installation uppgår alltså till 6,75 milj. kr. eller 0,25 milj. kr. mera än som preliminärt beräknades i principbetänkandet. Orsaken är bl. a. att beräkningen där utgick från att varuskatt inte skulle behöva betalas, vilket dock blivit fallet.

Med det nya ansökningsförfarandet behövs en optisk läsare hos trafiksäkerhetsverkets enhet i Strängnäs för kontrollen mot CKR. Kostnaderna kan beräknas till ca 1 milj. kr.

Kostnaderna för systemutveckling, programmering och omläggning av nuvarande register jämte den utbildning och information som behövs i detta sammanhang kan nu beräknas uppgå till 3,6 milj. kr.

Enligt de uppgifter som numera kunnat inhämtas från länsstyrelserna förefaller det som om den nu befintliga personal som övergångsvis måste finnas kvar under en del av omläggningstiden blir mindre än som förutsattes i principbetänkandet. Ett belopp på 1 milj. kr. bör dock beräknas för löner till sådan personal.

Till kurser för berörd personal, information till allmänheten m. m. beräknas fortfarande 1,25 milj. kr. Följande sammanställning visar de totala engångskostnader som nu kan beräknas för det centrala körkortsregistret.

	Milj. kr.
Anskaffning av maskinell utrustning m. m.	7,75
System, program, omläggning av registret m. m.	3,6
Lön till viss personal under övergångstiden	1,0
Kurser för personal, information till allmänheten m. m.	1,25
	<hr/> 13,6

Sammanställningen slutar alltså på ett något högre belopp än den preliminära beräkningen i principbetänkandet. Den reserv som ingick i beloppen i principbetänkandet kan alltså förutses bli förbrukad. Den högre kostnaden beror — utom på kostnaden för den nytillkommande optiska läsaren — bl. a. på att beräkningen har skett med 1972 års löneläge och att vissa kostnader för utredningsarbetet nu ingår i beloppet.

14.2 Driftskostnader

I principbetänkandet (avsnitt 8.3) gjordes en beräkning av driftskostnaderna för den föreslagna organisationen, vilken slutade på ett årligt belopp av 9,5 milj. kr. Denna beräkning grundades på 1970 års löneläge. I beloppet ingick bl. a. en post för avskrivning av engångskostnader jämte räntor, vilken avsåg endast de ökade engångskostnader som uppstår genom att bilregistrets datamaskinläggning byggs ut för att kunna omhänderta även körkortsregistret. I avsnitt 8.6 påpekades att av den totala investeringskostnaden för båda systemen, 52 milj. kr., 20 milj. kr. bör falla på körkortsregistret. Om avskrivning och räntor beräknas på detta belopp blir driftskostnaderna 10,9 milj. kr. om året.

Driftskostnaderna bör nu beräknas i 1972 års löneläge. Kostnaderna för avskrivning och förräntning av investeringar i maskinläggningen motsvaras nu av avgifter till statens datamaskinfond. För vissa delar av utrustningen utgår hyra. Avgifterna till datamaskinfonden och hyresbeloppen uppgår sammanlagt till 8,4 milj. kr. för år, vartill kommer hyra för den optiska läsaren som

kan beräknas till 0,25 milj. kr. Av detta belopp bör med hänsyn till körkortsregistrets utnyttjande av anläggningen 3,1 milj. kr. anses belöpa på körkortsregistret. För övriga engångskostnader, d. v. s. system- och programkostnader efter fördelning mellan bilregistret och körkortsregistret, kostnader för omläggningen av registret och för övertalig personal samt information och kurser m. m., tillsammans 7,4 milj. kr., bör ränta och avskrivning beräknas efter en genomsnittlig livslängd av 15 år för ett system av denna typ.

Driftskostnaderna under ett år, beräknade i 1972 års löneläge, kan numera uppskattas enligt följande:

	Milj. kr.
Löner jämte pensions- och omkostnadspålägg för länsstyrelsernas personal, motsvarande 90 heltidsanställda tjänstemän	4,3
Löner jämte pålägg för den centrala registermyndighetens personal, motsvarande 15 heltidsanställda tjänstemän	1,1
Löner jämte pålägg för personal i trafiksäkerhetsverkets körkortsenhet, motsvarande 13 heltidsanställda tjänstemän	0,7
Drift av datamaskinläggning inkl. löner till driftspersonal, hyra för kommunikationslinjer, tekniskt underhåll samt övriga omkostnader i samband med datamaskindriften ..	1,9
Avgift till statens datamaskinfond samt hyra för viss utrustning	3,35
Avskrivning av engångskostnader för systemutveckling, programmering, registeromläggning m. m.	0,8
Blankettkostnader, porto m. m. ..	0,2
	<hr/> 12,35

Ökningen, 1,45 milj. kr., beror huvudsakligen på ökningen av lönekostnaderna från 1970 till 1972.

14.3 Avgifter

Expeditionsavgifterna uppgår enligt expeditionskungörelsen f. n. till

för körkort för bil eller motorcykel	35 kr.
för körkort för traktor	15 kr.
för duplettkörkort	15 kr.
för trafik kort	25 kr.
för duplettrafik kort	15 kr.

Körkort för den som tillhör krigsmakten och under militärtjänstgöring utbildas till förare är fritt från avgift. Även utdrag ur körkortsregistret är fritt från avgift.

Vid beräkningen av körkortsavgifterna i principbetänkandet (avsnitt 8.6) har en utgångspunkt varit att avgifterna skulle ge samma täckning av kostnaderna som om det nuvarande systemet bibehållits under 1973. Det uppskattades att 2,3 milj. kr. av kostnaderna inte skulle täckas av avgifterna. För att åstadkomma samma täckning, som de nuvarande körkorts-kostnaderna skulle ge under 1973 vid oförändrat system, bör expeditionsavgifterna alltså inbringa något över 10 milj. kr.

Dessutom skall avgifterna täcka dels postens kostnader för dess medverkan, dels tillverkningskostnaden för körkortet.

Postverket har erbjudit sig att medverka i rutinen för körkortsansökan där förarprov inte ingår — och där alltså postverket skall medverka även vid utlämningen av körkortet — mot en ersättning av 5 kr. 20 öre per körkort. För rutiner där förarprov ingår kommer ersättningen att bli något lägre. Ersättningen är beräknad på kostnadsnivån under 1972 och portonivån vid 1972 års ingång. Under 1973 och följande år skall ersättningen baseras på den aktuella kostnads- och portonivån för resp. år. Tillverkningskostnaden kan i 1971 års pris- och löneläge enligt AB ID-kort beräknas till 8 kr. 30 öre per körkort. Någon kontroll av postverkets och AB ID-korts beräkningar har jag inte haft möjlighet att utföra. Inte heller har några förhandlingar med dem om beloppen ägt rum.

Enligt beräkningarna i principbetänkandet kommer under 1973 ca 220 000—230 000 körkort att utfärdas, varav ca 2 000 traktorkörkort, 20 000 körkort som innebär höjning av kompetensen och 60 000 icke periodiska förnyelser. Dessutom bör beräk-

nas ungefär 300 000 periodiska förnyelser i genomsnitt per år. Detta skulle innebära en expeditionsavgift på 60 kr. för körkort klass A och AB, 40 kr. för körkort som innebär höjd kompetens (vilka förutsätter att sökanden tidigare har körkort), 15 kr. för traktorkörkort och 20 kr. för förnyelse utom av traktorkörkort, för vilka avgiften för förnyelse — som sällan torde förekomma — bör vara 15 kr. Efter avdrag för ovannämnda kostnader för postverkets medverkan och för tillverkningen kan dessa avgifter beräknas ge en intäkt av 10 milj. kr. De nu föreslagna högre avgifterna beror huvudsakligen på ökningen av tillverkningskostnaden och på att det nya systemet för inhämtande av sökandens namnteckning, kontroll av hans identitet och utlämning av körkortet blir dyrare än det som låg till grund för beräkningarna i principbetänkandet.

För att stimulera körkortsinnehavarna att vidta de nödvändiga åtgärderna för den periodiska förnyelsen inom den utsatta tiden, bör högre avgift utgå, om ansökan om förnyelse görs senare. Förslagsvis kan avgiften då utgå med dubbla beloppet. Undantag från förhöjningen bör dock kunna medges den som har godtagbar ursäkt för förseningen.

14.4 Kostnaderna för körkortsutbytet

Körkortsutbytet skall enligt principbeslutet börja 1973 och pågå under tre—fyra år. Från den 1 januari 1973 skall inga körkort av den äldre typen längre utfärdas. Det kan beräknas att vid tidpunkten för utbytesperiodens början finns ca 3,6 milj. körkort av den äldre typen. Såsom framhålls i principbetänkandet (avsnitt 8.7) är det troligt att alla körkort inte kommer att bytas ut. Alla körkortsinnehavare har inte längre någon nytta av sitt körkort och vill därför inte kosta på sig denna avgift och det besvär utbytet medför. I det följande antas därför att ca 3,2 milj. körkort kommer att bytas ut. Kostnaderna för utbytet kan beräknas enligt följande.

Milj. kr.	
Systemutveckling, programmering	0,2
och testning	0,2
Information till allmänheten, polis- myndigheterna samt bank- och postpersonal	2,8
Extra personal vid trafikföretags- verkets enhet i Strängnäs	3,5
Reserv, inkluderar bl a utredning av vissa oklara fall	1,5
	<hr/>
	8,0

Om postverkets kostnader beräknas till 5 kr. 20 öre per körkort och tillverkningskostnaden till 8 kr. 30 öre per körkort, innebär detta att kostnaderna för utbytet kan beräknas komma att täckas, om avgiften för körkort vid utbyte sätts till 16 kr. Även denna beräkning har skett i lönenivån under 1972.

Ökningen av den i principbetänkandet beräknade avgiften, 13 kr., beror dels på att tillverkningskostnaden nu uppges vara en krona högre per körkort, dels på att det nya förfarandet för inhämtande av namnteckning, kontroll av identiteten och utlämnande av körkortet drar högre kostnader, dels på löne- och prisökningar. Körkortsinnehavaren slipper också betala porto för insändande av handlingar till tillverkningsorten i Strängnäs; detta porto ingår i postens kostnadsberäkningar.

För den som inte byter ut sitt körkort inom föreskriven tid bör, oavsett om han besvarat enkäten och alltså kunnat automatiskt tillställas utbyteshandlingar eller ej, högre avgift, förslagsvis 30 kr., utgå.

15 Författningsförslag

I principbetänkandet lades fram förslag till de ändringar i VTF och YTF som ansågs krävas för övergångstiden, d. v. s. för tiden från införandet av det differentierade körkortet, vilket föreslogs äga rum den 1 juni 1971, och till dess det nya systemet kunde genomföras, enligt förslaget den 1 januari 1973.

I huvudsak samma ändringar behövs från och med den 1 januari 1973, då enligt principbeslutet såväl de differentierade körkorten bör införas som det nya registreringsystemet vara i drift.

I det följande motiveras endast de avvikelser i författningsförslagen från förslagen i principbetänkandet som nu föreslås. I övrigt hänvisas till motiveringarna i avsnitt 9. i principbetänkandet.

Författningsförslagen finns intagna i bilaga 2.

15.1 Vägtrafikförordningen

29 § 2 mom.

Principbeslutet medför ändringar i tre avseenden i principbetänkandets förslag till lydelse av 29 § 2 mom.

En ny körkortsklass, ABDE, införs.

Vidare ändras definitionen på lätt släpfordon, ingående i beskrivningen av körkortsklass AB.

Den mest omfattande ändringen av det

tidigare förslaget förorsakas av principbeslutet att den särskilda beteckningen för behörighet att köra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig personbefordran, TAXI, inte kan på körkortet stå på raden för körkortsklass. Detta innebär att beteckningen TAXI inte längre kan ingå i beteckningen för någon körkortsklass. Behörigheten att köra i yrkesmässig personbefordran får i stället betecknas med en påteckning på körkortet, som enligt förslaget skall placeras i körkortets huvud. Denna påteckning kan av tekniska skäl inte göras utan att nytt körkort utfärdas, vilket kan ske i form av förnyelse eller, för den som tidigare har körkort klass AB men söker behörighet även för tyngre släpvagn, i samband med utfärdande av körkort klass ABE.

Det förefaller under dessa förhållanden lämpligast att föreskrifterna om behörighet att köra i yrkesmässig trafik och om påteckningen på körkort placeras i YTF. De båda i principbetänkandet upptagna körkortsklasserna AB TAXI och ABE TAXI utgår alltså.

Texten bör ändras så att det tydligt framgår, att körkortsklass AB medför behörighet att köra endast med ett släpfordon. mikrosekunder.

29 § 3 mom.

Borttagandet av de båda körkortsklasserna AB TAXI och ABE TAXI föranleder däremot svarande ändringar i detta moment.

Vidare skall den nya körkortsklassen, ABDE, införas här.

Enligt principbeslutet skall körkortsåldern för busskörkort, d. v. s. ABDE och ABCDE, vara 20 år.

29 § 5 mom.

Den nuvarande texten, innehållande bemyndigande för Kungl. Maj:t att föreskriva krav på trafik kort för sådant yrkesmässigt förande av vissa fordon som inte betraktas som yrkesmässig trafik enligt YTF, förlorar sin betydelse genom införandet av de differentierade körkortet. Texten bör ersättas med en erinran om kravet på särskilt tillstånd (påskriften TAXI) i YTF för innehavare av körkort klass AB och ABE för att få köra i yrkesmässig trafik för personbefordran och om behörighetskraven för förande av traktortåg i yrkesmässig trafik.

30 §

Enligt principbeslutet skall körkortsåldern för körkort för buss vara 20 år. 1967 års beslut innebär att övningskörning med buss skall kunna ske under ett år före körkortstagningen. I konsekvens härmed bör övningskörning med buss tillåtas från 19 års ålder.

I övrigt föreslås inga ändringar i 30 § i förhållande till principbetänkandet.

31 §

Enligt den nu föreslagna ansökningsordningen skall länsstyrelsens prövning föregå förarprovet. Författningen bör därför disponeras så att körkortsansökningsregleras före förarprovet. Bådadera kan tas upp i 31 §. Paragrafens rubrik bör då ändras till förslagsvis »Ansökan om körkort, förarprov m. m.».

I 1 mom. anges kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna. Den i avsnitt 6.4.4 ovan föreslagna möjligheten att flytta en ansökan från mantalsskrivningslänet till vistelselänet bör regleras här.

1 mom. bör vidare behandla körkortsan-

sökningen. Till denna behöver fogas endast läkarintyg och lämplighetsintyg. Enligt förslag i avsnitt 6.4.2 ovan får lämplighetsintyget vara högst en månad och läkarintyget högst tre. När ansökningsavser traktorkörkort, skall dock också bevis om godkänt förarprov bifogas.

Aldersbevis (personbevis) behövs inte längre. Samtliga persondata inhämtas från centrala personregistret innan ansökningsblanketterna sänds ut till sökanden.

Fotografiet skall inte längre ges in till länsstyrelsen utan till trafiksäkerhetsverket i samband med körkortstillverkningen.

När länsstyrelsens prövning förläggs före förarprovet (avsnitt 7.4.1 ovan), synes behov av förhandsprövning inte längre föreligga. Föreskrifterna om denna kan därför utgå. Självfallet kan sökanden vid ansöknings till länsstyrelsen foga den utredning utöver den föreskrivna som han önskar. Någon föreskrift härom behövs inte.

2 mom. föreslås behandla lämplighetsintyget. Skyldigheten att till länsstyrelsen insända särskild utredning regleras i VTK. Avgiftsfrihet bör föreskrivas i expeditiöns-kungörelsen.

Till 3 mom. föreslås reglerna för länsstyrelsens körkortsprövning flyttas.

Beteckningen »kompetensbevis», som används i 36 § i en något annan innebörd, synes kunna utgå. Sådant bevis kommer enligt förslaget att behövas endast i ett så litet fåtal fall att särskild beteckning är överflödig.

4 mom. reglerar utformningen av körkort och sättet för dess färdigställande.

Traktorkörkort skall färdigställas och utlämnas av länsstyrelsen liksom f. n. Blanketter kan fastställas av trafiksäkerhetsverket.

I fråga om andra körkort innebär länsstyrelsens beslut att trafiksäkerhetsverket skall låta tillverka ett körkort med visst innehåll samt att detta körkort får lämnas ut, när sökanden avlagt godkänt förarprov. Undantag gäller endast för innehavare av utländskt körkort som får svenskt körkort utan förarprov, något som behandlas i 6 mom.

Reglerna om legitimation i samband med

ingivande av fotografi kan tas in i VTK.

Enligt principbeslutet skall på motorcykelkörkort, som utfärdas för person som ej fyllt 18 år, angivas att det endast gäller för lätt motorcykel till dess han uppnått sagda ålder. Föreskrift härom föreslås ingå i bil. 21 till VTK.

5 mom. innehåller föreskrifterna om förarprov.

Att trafiksäkerhetsverket kan lämna ut körkortet i samband med godkänt förarprov följer av 4 mom. När körkortsinnehavare får körkort av annan klass, bör detta inte lämnas ut, om han inte återlämnar det tidigare körkortet. En regel härom föreslås som sista stycke i 5 mom. Det tidigare körkortet skall härvid makuleras. Närmare bestämmelser om makuleringens utförande bör utfärdas av trafiksäkerhetsverket. Bemyndigande härtill föreslås i VTK.

Regeln i 6 mom. om rätt för innehavare av utländskt körkort att få svenskt körkort behöver inte ändras på det sätt som föreslås i principbetänkandet, eftersom krav på körkort klass AB för erhållande av körkort med högre behörighet inte uttryckligen föreskrivs utan ersätts av krav på intyg om körvana eller utbildning i 5 mom. Till detta moment kan flyttas bemyndigandet för Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om ansökningen i sådana fall.

Till ett nytt 7 mom. bör nuvarande 32 § 6 mom. med de grundläggande reglerna om körkortsregister flyttas.

32 §

Med den nya dispositionen av VTF kommer 32 § att innehålla enbart reglerna om förnyelse. Paragrafrubriken bör följaktligen ändras till »Förnyelse av körkort». Även momentnumreringen måste ändras.

I övrigt innehåller förslaget endast följande förändringar i förhållande till principbetänkandet.

I 1 mom. har införts uttryckliga bestämmelser om beräkningen av förnyelsetidpunkten. Förslaget i principbetänkandet (avsnitt 3.9) att förnyelse efter försummad periodisk förnyelse skulle ske endast för återstående

del av tioårsperioden har mött invändningar under remissbehandlingen. Denna regel föreslås därför nu utgå. I stället föreslås i avsnitt 14.3 ovan förhöjd avgift i dessa fall.

I andra stycket bör anges att traktorkörkort inte alltid behöver förnyas vid ändring av namn eller personnummer; anteckning kan i stället göras på kortet.

Beträffande tredje stycket hänvisas till avsnitt 5.2.1 i principbetänkandet.

I 1 mom. har vidare tillagts ett stycke om förnyelse av körkort klass AB och ABE i samband med att de förses med påskriften TAXI.

Såsom anförts i avsnitt 6.4.2 ovan behöver länsstyrelsen inte medverka vid den periodiska förnyelsen och inte heller vid förnyelse i samband med namnändring. Beslut kan i dessa fall fattas av trafiksäkerhetsverket i samband med tillverkningen. 2 mom. föreslås ändrat i överensstämmelse härmed.

Så länge omprövningsärendena handläggs i det län, där körkortet beslutats, bör även förnyelse ankomma på den länsstyrelse som beslutat om körkortets utfärdande. Om kompetensreglerna för omprövningsärendena ändras enligt vad som förordas i avsnitt 7.4.2 ovan, bör motsvarande ändring göras i fråga om förnyelse.

Vid förnyelse, utom då körkortet förkommit eller förstörts, skall det tidigare körkortet överlämnas och makuleras. Motsvarande föreskrift härom som vid utfärdande av körkort av annan klass (31 § 5 mom. sista stycket ovan) föreslås i 3 mom.

33 §

De ändringar i 1, 2 och 5 mom. som föreslås i principbetänkandet har förts över med vissa redaktionella jämkningar, föranledda av det nya förslaget om ansökningsförfarandet. En motsvarande ändring föreslås i 4 mom., som ändrats i samband med länsrätternas inrättande. Även i 6 mom. krävs en redaktionell jämkning.

7 mom., som föreskriver ett remissförfarande när körkort efter återkallelse utfärdas av länsstyrelse i annat län än det vars länsrätt återkallat körkortet, synes som föreslås

i principbetänkandet (avsnitt 5.2.1 punkt 6) kunna utgå. Skälen till återkallelsen skall framgå av länsrättens beslut.

Som anförts i avsnitt 6.4.1 och 7.4.1 ovan bör återkallelse kunna ske redan från tidpunkten för länsstyrelsens beslut om körkortets utfärdande. Paragrafens bestämmelser om föraren skall alltså tillämpas även på den för vilken länsstyrelsen beslutat om utfärdande av körkort till dess körkortet lämnas ut till honom. Föreskrift härom kan tas in som ett nytt 7 mom.

Där bör också nödvändiga särföreskrifter för detta fall tas upp. Återkallelse enligt 2 mom. första stycket bör — såsom föreslagits i avsnitt 7.4.1 ovan — ske om sökanden enligt 31 § inte bör erhålla körkort. Motsvarande bör gälla återkallelse enligt 2 mom. sista stycket, när domen ej vunnit laga kraft. Har körkortet redan tillverkats, bör det överlämnas till länsstyrelsen av den myndighet hos vilken det finns. Har det inte tillverkats, bör förfarandet kunna fortgå till dess länsstyrelsens beslut vunnit laga kraft; tillverkas körkortet överlämnas det till länsstyrelsen. Tiden i 5 mom. för ansökan om nytt körkort, resp. återfående av körkort bör räknas från dagen för återkallelsebeslutet, i förekommande fall det interimistiska beslutet. Möjligen kan det i fråga om ansökan om nytt körkort diskuteras om tiden inte i stället bör räknas från dagen, då det brott eller den förseelse begicks eller annars den omständighet inträffade, som föranlett återkallelsen. Denna fråga faller dock utanför utredningsuppdraget.

34 §

Även 34 § bör göras tillämplig på den till vilken körkortet ännu ej lämnats ut. Ett femte stycke med denna innebörd bör läggas till.

36 § 5 mom.

Uppgift om fullständigt namn, hemvist och mantalsskrivningsort kan hämtas ur CKR. Föreskrifterna om skyldighet att lämna uppgifter härom, resp. förete intyg om mantals-

skrivning kan alltså utgå. Däremot bör uppgift om personnummer lämnas.

Av 30 § 1 mom. framgår att undervisningskompetensen inte omfattar övningskörning med fordon som läraren inte har behörighet för.

37 §

I principbetänkandet föreslås att turistkörkortet skall avskaffas (avsnitt 3.14). Någon erinran häremot har inte framkommit i remissyttrandena över betänkandet.

66 § 2 mom.

Bestämmelsen om straff för den som kör i yrkesmässig persontrafik utan särskilt tillstånd bör flyttas till YTF.

I övrigt bör vissa hänvisningar till författningsrum ändras till följd av den omnumrering som skett i tidigare paragrafer.

69 §

I enlighet med förslag i några remissyttrandena bör frihet från ansvar för att körkortsinnehavaren kört motorfordon, ehuru hans körkort inte förnyats, inträda om han inom fjorton dagar ansökt om förnyelse i stället för, som föreslogs i principbetänkandet, om han inom samma tid visar att körkortet förnyats. Efter anmälan från polisen eller åklagaren till CKR, bör vid fjortondagarsperiodens utgång kunna rapporteras från CKR till polisen eller åklagaren huruvida ansökan om förnyelse gjorts inom föreskriven tid.

76 §

Det i principbetänkandet föreslagna tillägget till 76 § kan numera utgå.

Övergångsbestämmelserna

Enligt principbeslutet skall körkortsreformen införas den 1 januari 1973, då de nya bestämmelserna alltså skall träda i kraft.

Såsom framgår i det föregående måste

dock de äldre körkortens fortsätta att gälla under utbytesperioden och någon tid därefter. I avsnitt 12.3.1 ovan har föreslagits att de äldre körkortens skall gälla till och med den 31 december 1978. Detta behöver dock ej tillämpas på traktorkörkortet. Äldre traktorkörkort kan fortsätta att gälla utan tidsbegränsning.

Huvudregeln för körkort för bil skall vara att de skall gälla som körkort för personbil och lätt lastbil utan tyngre släpfordon, d. v. s. som körkort klass AB. Om körkortsinnehavaren har trafikort skall dock det äldre körkortet gälla som körkort för tung lastbil (klass ABCE). Har han busstrafikort gäller körkortet som busskort (klass ABCDE).

Dessa huvudregler för körkort för bil föreslås intagna i punkt 1 av övergångsbestämmelserna.

Enligt principbeslutet skall de nya behörighetsreglerna införas etappvis. Under 1973 skall i princip nuvarande regler gälla. Den 1 januari 1974 införs de nya reglerna beträffande rätt att föra taxi, buss och fordonskombination i vilken tung släpvagn ingår. Den 1 januari 1977 skall de gälla även för lastbil med högre totalvikt än 7 ton. Ett par år senare skall de nya reglerna genomföras i sin helhet.

Detta innebär att såväl äldre körkort för bil som alla körkort av den nya typen, vilka gäller för bil, under 1973 skall gälla för alla slag av körkortspliktiga fordon. Denna regel föreslås intagen i punkt 2 av övergångsbestämmelserna.

Från den 1 januari 1974 krävs antingen körkort och trafikort eller körkort av den nya typen med högre behörighet — utom för taxi — för buss och fordonskombination med tung släpvagn. Detta innebär alltså att undantag från de nya reglerna kommer att gälla i fråga om tung lastbil utom när tyngre släpfordon kopplats till den. Undantaget, som skall gälla intill den 1 januari 1977, föreslås intaget i punkt 3 av övergångsbestämmelserna.

Från och med den 1 januari 1977 begränsas undantaget till att avse tung lastbil, vars totalvikt är högst 7 ton. Enligt principbe-

slutet skall detta undantag gälla under ett par år. Jag föreslår att sluttidpunkten för undantaget nu sätts till den 31 december 1978. Kan detta på grund av bristande utbildningsresurser ej vidhållas, får övergångsbestämmelserna senare ändras på denna punkt. Detta sista undantag, som alltså innebär att de nya reglerna i sin helhet träder i kraft den 1 januari 1979, föreslås infört i punkt 4 av övergångsbestämmelserna.

Bestämmelserna om behörighet att köra i yrkesmässig trafik under övergångstiden föreslås intagna i övergångsbestämmelserna till förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I punkten 5 av övergångsbestämmelserna till VTF föreslås att giltigheten under övergångstiden för äldre motorcykelkörkort regleras. Även de bör upphöra att gälla vid årsskiftet 1978/79.

I samma punkt kan också föreskrivas att traktorkörkort av äldre typ fortsätter att gälla utan tidsbegränsning.

Enligt principbeslutet skall körkortet av den äldre typen under en period av tre—fyra år bytas ut mot nya körkort. Utbytet skall börja vid årsskiftet 1972/73 och under 1973 genomföras helt beträffande dem som skall erhålla högre behörighet. Enligt vad som föreslagits i avsnitt 12 ovan skall utbytestidpunkten i övrigt bestämmas efter slutsiffrorna i körkortsnumret. Bilregisternämnden skall kunna anpassa utbytestakten efter förhållandena.

Utbytet kan lämpligen ske i den ordning som i de nya reglerna föreskrivs för periodisk förnyelse. Dessa regler blir i och för sig tillämpliga på de äldre körkortens men utgångspunkt för bestämmande av tidpunkten för förnyelsen saknas. I punkt 6 av övergångsbestämmelserna föreslås därför en regel av innebörd att bilregisternämnden skall bestämma tidpunkten för den första periodiska förnyelsen av de äldre körkortens.

Körkortsinnehavare, som så önskar bör efter utbytet återfå sitt äldre körkort, sedan detta makulerats. Detta torde gälla utan särskild bestämmelse.

Huvudregeln vid förnyelse, såväl den nu behandlade som annan förnyelse, t. ex. på

grund av namnbyte eller när körkort förkommit eller förstörts, är att den som har äldre körkort för motorcykel skall få körkort klass A och den som har äldre körkort för bil körkort klass AB. En regel med detta innehåll föreslås införd som punkt 7 av övergångsbestämmelserna.

Undantag från nämnda huvudregel gäller dels dem som har trafik kort, dels dem som utan att ha trafik kort skall få körkort med högre behörighet.

Rätten för innehavare av trafik kort att få körkort av den nya typen med högre behörighet föreslås reglerad i punkt 8 av övergångsbestämmelserna.

I punkt 9 bör intas reglerna om dem som har körvana med tyngre fordon eller särskild körutbildning som ger sådan körvana. Enligt principbeslutet skall det vara tillräckligt med tolv månaders körvana på sådant fordon. Eftersom utbytet skall ske under 1973, måste en sista tidpunkt för ansökan i dessa fall införas i övergångsbestämmelserna. Jag föreslår att den sätts till den 1 oktober 1973, så att alla dessa fall med säkerhet hinner slutbehandlas före 1973 års utgång. I övrigt kan reglerna i huvudsak utformas i enlighet med principbetänkandet.

I punkt 10 av övergångsbestämmelserna föreslås regler för det fall att en ansökan om körkort, som gjorts enligt de äldre bestämmelserna, inte hunnit slutbehandlas den 1 januari 1973. I sådant fall bör körkortet utfärdas med den nya utformningen.

Såsom anförts i avsnitt 12 bör det i undantagsfall vara möjligt att byta ut ett körkort även efter 1978 års utgång, då de äldre körkortet förlorar sin giltighet. Reglerna härom föreslås i punkt 11 av övergångsbestämmelserna.

Så länge anteckningar på registerkort i de äldre länsvisa körkortsregistren måste bevaras för handläggning av ärenden om omprövning av körkortsinnehav och för utfärdande av utdrag ur körkortsregister måste en motsvarighet till den nuvarande föreskriften i 33 § 7 mom., som skall upphävas den 1 januari 1973, om översändande i vissa fall av utdrag ur körkortsregister från en länsstyrelse till en annan gälla. En regel härom

föreslås i punkt 12 av övergångsbestämmelserna.

15.2 Förrordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Enligt principbeslutet kan beteckningen »TAXI» för rätt att köra i yrkesmässig personbefordran inte längre ingå i kategoribeteckningen för körkort. Såsom anförts i avsnitt 15.1 synes det då lämpligast att reglerna om denna behörighet ges i YTF. Detta innebär även att den i principbetänkandet föreslagna ändringen i 12 § YTF inte behövs.

I principbetänkandet har föreslagits att behörighetsreglerna för yrkesmässig trafik med traktortåg skall ändras så litet som möjligt. En motsvarighet till den nuvarande regeln att trafik kort behövs i sådan trafik bör därför ingå i 27 § YTF. Dess innebörd är att körkort klass ABE, ABCE, ABDE eller ABCDE eller också körkort klass AB med påskriften »TAXI» krävs. För traktortåg som är att anse som buss förutsätts busskörkort. Detta följer visserligen av reglerna i VTF, men för att missförstånd inte skall uppstå synes denna föreskrift böra upprepas i 27 §.

Beträffande tung lastbil och buss behövs ingen regel i YTF om rätt att köra i yrkesmässig personbefordran. I dessa fall krävs endast körkort som innefattar rätt att föra fordonet. Endast för personbil och lätt lastbil — yrkesmässig personbefordran kan förekomma även med lätt lastbil — behövs en regel. Dess innebörd är att det krävs antingen körkort klass ABCE, ABDE eller ABCDE eller också körkort klass AB eller ABE med påskriften »TAXI».

De nu angivna reglerna föreslås i 1 mom. Där bör också föreskrivas såsom förutsättningar för påskriften »TAXI» att sökanden har körkort klass AB eller ABE och att han fyllt 19 år. Bestämmelserna om ansökan om sådan påskrift kan tas in i 2 mom. I 32 § 1 mom. fjärde stycket VTF har föreslagits en bestämmelse av innebörd att körkort klass AB eller ABE skall förnyas när körkortet skall förses med påskriften »TAXI».

En motsvarighet härtill bör ingå i 27 § 2 mom. YTF.

I övrigt bör, såvitt regleras i VTF, samma regler gälla för erhållande av påskriften »TAXI» som för erhållande av körkort klass ABE med undantag för kravet på kunskap om förande av bil med tung släpvgagn när fråga är om körkort klass AB samt naturligtvis för de avvikelser som bör förekomma i fråga om förarprovets detaljutformning. Föreskrifterna om ansökningen synes därför kunna utformas som hänvisning till motsvarande regler i VTF. Detta hindrar inte att varning kan ta sikte särskilt på den yrkesmässiga trafiken. I ett återkallelsebeslut kan, med tillämpning av 33 § 5 mom. sista stycket VTF, anges att återkallelsen endast avser tillståndet att köra i yrkesmässig persontrafik.

I övrigt föranleder den ändrade uppläggnings av bestämmelserna inga ändringar i förhållande till förslaget om ändring av YTF i principbetänkandet utom såtillvida att 12 § och 34 § 4 mom. inte behöver ändras. Föreskrifterna om besvär i 39 § och 44 § 1 mom. andra stycket och 44 § 2 mom. första stycket kan utgå, eftersom fullföljdsreglerna i VTF gäller. Hänvisningen till VTF i 27 § 2 mom. avser även regeln i 76 § VTF om verkan av delgivning. Motsvarande regel för trafik kort i 44 § 2 mom. och 45 § YTF kan därför utgå.

Övergångsbestämmelserna

Trafikkort skall, liksom äldre körkort, fortsätta att gälla efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Föreskrift härom har redan föreslagits i övergångsbestämmelserna till VTF. En hänvisning till dessa bestämmelser föreslås nu i punkt 1 av övergångsbestämmelserna till YTF. Någon slutlig tidpunkt, vid vilken trafik korten upphör att gälla, behövs inte, eftersom deras giltighet är beroende av att innehavaren har gällande körkort av äldre typ. Enligt förslaget till övergångsbestämmelser till VTF upphör dessa att gälla med utgången av 1978.

Äldre bestämmelser om omprövning av

innehav av trafik kort och om skyldighet att medföra trafik kort vid färd bör fortfarande gälla för de trafik kort, vilkas giltighet fortsätter efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande.

Enligt principbeslutet skall nu gällande bestämmelser om rätt att föra fordon i yrkesmässig trafik i princip gälla under övergångstiden.

I fråga om buss införs skyldigheten att ha körkort som gäller för buss i all trafik från och med den 1 januari 1974. Krav på trafik kort för buss eller körkort av den nya typen, som gäller för buss, måste därför uppställas för 1973 för yrkesmässig trafik med buss. En regel härom föreslås som punkt 2 i övergångsbestämmelserna.

För övriga fordon skall alltså enligt principbeslutet nuvarande bestämmelser gälla till den tidpunkt då de nya reglerna i deras helhet genomförs, d. v. s. enligt förslaget till övergångsbestämmelser för VTF till och med utgången av 1978. Under denna tid skall körkort med påskrift »TAXI» ge behörighet att köra alla slag av fordon utom buss i yrkesmässig trafik. Självfallet medför också körkort med högre behörighet sådan rätt. Regler härom föreslås i punkt 3 av övergångsbestämmelserna.

Registerföringen för trafik kort som fortsätter att gälla bör följa samma regler som registerföringen för de äldre körkorten. En hänvisning till sistnämnda regler bör intas i punkt 4 av övergångsbestämmelserna.

Efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande bör nya trafik kort inte utfärdas. Om en ansökan som gjorts dessförinnan inte hunnit avgöras, bör alltså körkort av den nya typen med motsvarande behörighet utfärdas. Detta föreslås reglerat i punkten 5 av övergångsbestämmelserna.

15.3 Författningsutkast

Såsom bilaga 2 till betänkandet fogas förslag till ändring av VTF och YTF.

I bilagan ingår också utkast till erforderliga ändringar i VTK och i kungörelserna (1956: 522) med vissa bestämmelser i anled-

ning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt registrering av motorfordon, m. m., och (1962: 277) om godkännande av vissa utländska körkort.

Kungörelsen (1951: 787) angående läkarintyg för erhållande av trafikkort kan upphävas. Dessa regler föreslås ingå i 31 § 3 mom. VTF. Detsamma synes gälla kungörelsen (1969: 691) om trafikkort i vissa fall. Bestämmelserna i 2—7 §§ i denna kungörelse har överförts till VTF. Reglerna i 1 § synes inte stämma överens med principerna för körkortsreformen.

Andra författningar som kan beröras av de nya reglerna är kungörelsen (1952: 44) angående eftergift från vissa bestämmelser i vägtrafikförordningen, kungörelsen (1962: 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov och kungörelsen (1941: 241) med föreskrift om undantag i visst fall från gällande bestämmelser om förande av automobil i yrkesmässig trafik.

Utarbetande av regler om undantag från krav på körkort med högre behörighet för förande av tyngre fordon, t. ex. inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde, ingår ej i utredningsuppdraget. Ej heller har jag ansett mig böra lägga fram förslag till ändringar i militära vägtrafikkungörelsen (1954: 636), vilket synes kräva sakliga överväganden av den art som inte omfattas av utredningsuppdraget.

I expeditionskungörelsen (1964: 618) skall självfallet de nya avgifterna införas, inkl. regeln om fördubblad avgift vid för sen ansökan om tioårsförnyelse. Föreskriften om avgiftsfrihet för lämplighetsintyg torde höra dit. Det synes också böra övervägas om inte avgiftsfrihet för utdrag ur körkortsregistret skall uttryckligen föreskrivas.

I 21 § kungörelsen (1970: 517) om rättsväsendets informationssystem bör i första stycket, i stället för hänvisningen till 80 § 2 mom. andra stycket VTK, uttryckligen anges, att nedläggning av åtal eller frikännande dom i fall då interimistiskt beslut om

återkallelse eller beslut om omhändertagande meddelats skall ingå i underrättelse från rikspolisstyrelsen till bilregisternämnden. Eftersom dessa uppgifter skall ingå i registerbladen, torde domstolarna inte därutöver behöva sända dessa uppgifter till länsstyrelserna. 80 § 2 mom. andra stycket VTK föreslås därför bli upphävt. Vidare bör i 21 § tredje stycket ordet »körkortsinnehavaren» ändras så att föreskriften kommer att omfatta även den för vilken utfärdande av körkort beslutats men som ej fått körkortet utlämnat. Måhända bör i paragrafen också föreskrivas att underrättelserna skall innehålla uppgifter om laga kraft resp. fullföljd.

Bilaga I Information till allmänheten om körkortsreformen

TID	SYFTE	INNEHÅLL	MÅLGRUPP	FORM
1 Länsvis under 1972 i takt med registeromläggningen	Att skapa god kännedom om registeromläggningen och skälen för förfrågan till allmänheten för att förmå så många som möjligt att sända tillbaka rätt ifyllda svarskort	Allmänt om de nya systemen. Anvisningar dels om svarskortens ifyllande, dels om nyheter som direkt berör fordonsägare och körkorts innehavare	Samtliga fordonsägare och körkorts innehavare	Riks- och lokalpressannonser; korta inslag i radio och TV; folder som sänds ut med svarskortet
2 Under 1972 och de första tre kvartalen 1973	Att ge upplysning om varje körkorts behörighet i det nya systemet. Att ge allmänna upplysningar om körkortsutbyte	Individuell utskrift för varje körkorts innehavare om dennes körkorts nya behörighet. Information om körkortsunderlagen och tidpunkter för utsändandet av dem	Varje körkorts innehavare vars körkort registrerats i det nya systemet	Datautskriften blankett och broschyr
	Att få trafik kort innehavare som inte svarat på förfrågan och att få dem som behöver söka körkort med högre behörighet med stöd av intyg om körvana att lämna ansökan före 1 oktober 1973	Upplysningar om nya bestämmelser om krav på högre behörighet som inträder 1 januari 1974, 1977 och 1979, samt om hur sådan kan sökas av den som ej har trafik kort med stöd av intyg om körvana	De körkorts innehavare som skall föra sådana fordon för vilka krav på högre behörighet skall införas	Annonser i riks- och fackpress. Direkt utsändning till ägare av taxi, tunga lastbilar, bussar och tunga släp; korta inslag i radio och TV
3 Under 1973, 1974, 1975 och ev. 1976	Att få körkorts innehavare att undersöka körkortsunderlag och lämna ett foto som överensstämmer med fastställda krav	Anvisningar om körkortsutbytet och om krav på foto	Samtliga körkorts innehavare som registrerats i det centrala registret	Folder som sänds ut samtidigt med körkortsunderlagen
4 Under sista halvåret 1976	Att informera om en kommande begränsning av vissa körkorts behörighet	Upplysningar om de nya behörighetsbestämmelser som inträder den 1 januari 1977	Samtliga körkorts innehavare men särskilt de som inte har tillräcklig behörighet enligt de nya bestämmelserna för fordon som de brukar föra	Annonser i riks- och fackpress. Ev. direkt utsändning till lastbilsägare
5 Under sista halvåret 1978	Se ovan	Upplysningar om de nya behörighetsbestämmelserna som inträder den 1 januari 1979 och att körkort av äldre typ då upphör att gälla	Se ovan; Innehavare av äldre körkort som inte bytt ut sina körkort och som önskar använda det	Se ovan

Bilaga 2 Förslag till ändringar i vägtrafikförordningen och i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. samt utkast till ändringar i vägtrafikkungörelsen och kungörelserna 1956:522 och 1962:277 avseende godkännande av utländska körkort

Förslag till

Kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648)

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikförordningen (1951: 648)¹

dels att 33 § 8 mom. skall upphöra att gälla,

dels att 1 § 3 mom., 29 § 1—3 och 5 mom., 30 § 1 mom., 31 § 1—6 mom., 32 §, 33 § 1, 2 och 4—7 mom., 34 och 35 §§, 36 § 5 mom., 37 §, 66 § 2 mom. samt 69 § ävensom rubrikerna närmast före 31 och 32 §§ skall ha nedan angiven lydelse,

dels att till 31 § skall fogas ett nytt mom., betecknat 7 mom., av den lydelse som angives nedan.

1 § 3 mom.² För motorfordon gäller i denna förordning följande indelning:

1. *bil*: motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul (medar) eller med band, där icke fordonet enligt vad nedan sägs är att anse som motorcykel;

2. *motorcykel*: motorfordon på två hjul (medar), med eller utan sidvagn, eller sådant motorfordon på tre hjul (medar), som har en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kilogram.

Bilar hänförs till följande slag:

a. *personbil*: bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av personer, dock,

utöver föraren, högst åtta personer (passagerare);

b. *buss*: bil, som är byggd för befordran av flera än åtta personer (passagerare) utöver föraren, även om bilen därjämte är inrättad för annat ändamål;

c. *lastbil*: bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av gods och ej är att hänföra till buss; såsom lastbil anses jämväl bil, som icke enligt vad förut angivits är att hänföra till viss slag av bil.

Lastbilar indelas i

a. *lätt lastbil*: lastbil med totalvikt av högst 3 500 kilogram;

b. *tung lastbil*: lastbil med totalvikt över 3 500 kilogram.

Motorcyklar indelas i

a. *lätt motorcykel*: motorcykel vars motor har en cylindervolym av högst 125 kubikcentimeter;

b. *tung motorcykel*: motorcykel vars motor har en cylindervolym som överstiger 125 kubikcentimeter.

¹ Förordningen omtryckt 1967: 856.

² Senaste lydelse 1968: 13.

29 § 1 mom. Motorfordon eller med gummihjul försedd traktor får föras endast av den, som genom körkort, utfärdat enligt denna förordning, är berättigad att föra fordonet. Vad sålunda stadgas skall beträffande traktor, som icke utgöres av ombyggd bil, gälla endast för färd på väg.

Utän hinder av vad nyss sagts må traktor, som icke utgöres av ombyggd bil, tillfälligt föras kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

2 mom. Körkort för motorfordon finnas i sex klasser med följande beteckningar och medförande behörighet för innehavaren att föra fordon enligt vad för varje klass angives nedan:

klass A: motorcykel;

klass AB: personbil och lätt lastbil samt motorcykel ävensom personbil och lätt lastbil med ett tillkopplat släpfordon, vars totalvikt är högst 750 kilogram, dock att släpfordonets totalvikt får vara högre än 750 kilogram under förutsättning dels att den ej överstiger dragfordonets tjänstevikt, dels att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt är högst 3 500 kilogram;

klass ABE: personbil och lätt lastbil, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt, samt motorcykel;

klass ABCE: tung lastbil, personbil och lätt lastbil, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt, samt motorcykel;

klass ABDE: buss, personbil och lätt lastbil, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt, samt motorcykel;

klass ABCDE: motorfordon av alla slag, även med ett eller flera tillkopplade släpfordon, oavsett dessas vikt.

Körkort för motorfordon gäller även för traktor; utgöres traktorn av ombyggd bil, gälla dock samma krav på körkort som om fordonet icke ombyggts.

Körkort finnes vidare för traktor. Körkort för traktor gäller icke för traktor, som utgöres av ombyggd bil.

Med buss avses vid tillämpningen av detta moment även annan bil med tillkopplat släpfordon, om fordonen i fordonståget äro

byggda för befordran av sammanlagt flera än åtta personer utöver föraren.

3 mom. För erhållande av körkort för motorfordon gälla följande nedre åldersgränser, nämligen för körkort

klass A 16 år;

klass AB 18 år;

klass ABE och ABCE 19 år;

klass ABDE och ABCDE 20 år.

Körkort för motorcykel (klass A) gäller icke för tung motorcykel, förrän innehavaren fyllt 18 år.

Körkort för traktor får utfärdas för den, som fyllt 16 år, eller, om särskilda skäl föreligger, 15 år.

5 mom. Om behörighet för innehavare av körkort klass AB eller ABE att föra personbil eller lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran och om behörighet att föra traktortåg i yrkesmässig trafik stadgas i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

30 § 1 mom.³ Den, som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med motorfordon, må föra sådant fordon vid övningskörning utan hinder av att han saknar körkort eller att hans körkort icke omfattar motorfordonet, under förutsättning

1. att han uppnått följande ålder, nämligen för körning med

a. lätt motorcykel 16 år;

b. personbil eller lätt lastbil 17 år 9 månader;

c. tung motorcykel eller tung lastbil 18 år;

d. buss 19 år;

2. att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och sedan minst tre år innehar körkort för fordon av det slag, körningen avser, samt har vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon;

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida eller körningen äger rum inom körgård, som är godkänd av statens trafiksäkerhetsverk, och sker i enlighet med av verket meddelade föreskrifter;

³ Senaste lydelse 1969: 683.

4. att, såvitt angår körning med fordon, som icke omfattas av körkort klass AB, den som övningskör innehar körkort för bil eller inom tre år före körningen innehaft körkort, som omfattade fordon av det slag, med vilket körningen äger rum.

Den, vars körkort återkallats eller omhändertagits av därtill behörig myndighet, äger ej föra motorfordon under övningskörning annorledes än vid trafikskola, varom i 36 § förmåles, eller, med iakttagande av de föreskrifter trafiksäkerhetsverket meddelat, i annan utbildning, som verket godkänt för ändamålet.

Den, som har uppsikt över övningskörning, anses som förare vid sådan körning.

Ansökan om körkort, förarprov m. m.

31 § 1 mom. Ansökan om körkort göres hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län, där han vistas. *Vistas sökanden i annat län än det inom vilket han är mantalsskriven, äger länsstyrelsen, om sökanden begär det eller länsstyrelsen eljest finner det lämpligt, hänskjuta ansökningen till länsstyrelsen i det andra länet.* (Jfr 32 § 1 mom. första st.)

Ansökningen skall göras skriftligen och innehålla uppgift om den körkortsklass som den avser. (Jfr 32 § 1 mom. andra st.)

Vid ansökan skola fogas

a) av läkare inom tre månader före ansökningen utfärdat intyg, innefattande redovisning av sökandens hälsotillstånd samt utlåtande, i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är; (Jfr 31 § 1 mom. andra st. b.)

b) intyg, utfärdat inom en månad före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig att föra fordon av det slag ansökningen avser (lämplighetsintyg); dock må utredning härom kunna förebringas

i annan ordning, om sökanden icke är mantalsskriven i riket. (Jfr 32 § 1 mom. tredje st. c.)

Vid ansökan, som avser traktorkörkort, skall vidare fogas bevis om godkänt förarprov enligt 5 mom.

2 mom. Innan lämplighetsintyg utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under de senaste två åren. (Jfr 32 § 1 mom. sjätte st.)

Polismyndighet skall före utfärdandet av intyg eller avgivande av yttrande kontrollera, huruvida sökanden förekommer i tillgängliga register över personer, som misstänkts eller straffats för brott, och huruvida körkort för sökanden återkallats, ävensom höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken. (Jfr 32 § 1 mom. sjunde st.)

Framkommer anmärkning av beskaffenhet att inverka på bedömningen av sökandens lämplighet som förare av fordon, vilket avses med ansökningen, skall polismyndigheten verkställa den mera ingående utredning som i anledning därav kan anses erforderlig. (Jfr 32 § 1 mom. åttonde st.)

3 mom. Efter prövning av de enligt 1 mom. ingivna handlingarna och den ytterligare utredning, som kan finnas erforderlig, äger länsstyrelsen besluta om utfärdande av körkort för sökanden. (Jfr 32 § 2 mom. första st.)

Vid prövningen skall särskilt beaktas, huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla körkort innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart, att sökanden ändock är att bedöma som en skötsam person. (Jfr 32 § 2 mom. första st.)

För körkort klass A, AB, ABE och ABCE skall erforderlig synskärpa anses föreligga, därest med eller utan glasögon antingen synskärpan uppgår till minst 0,7 på det ena

ögat och minst 0,3 på det andra eller ock, om synskärpan på ett öga är mindre än 0,3 eller synen på ögat helt saknas, synskärpan på det andra ögat uppgår till minst 0,8 samt nedsättningen eller förlusten av synen på det sämre ögat bestått mer än ett år. (Jfr 31 § 1 mom. tredje st.)

För körkort klass ABDE eller ABCDE skall erforderlig synskärpa anses föreligga, därest med eller utan glasögon synskärpan uppgår till minst 1,0 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra eller till minst 0,9 på det ena ögat och minst 0,4 på det andra eller till minst 0,8 på det ena ögat och minst 0,5 på det andra eller till minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,6 på det andra. När-synthet eller manifest översynthet får dock ej överstiga tre dioptrier, ej heller får totalastigmatismen på något öga eller brytnings-olikheten mellan ögonen överstiga två dioptrier. Vidare fordras för sådant körkort normalt färgsinne. (Jfr KK 1951: 787 1 § fjärde st.)

Hörsselförmågan skall anses tillräcklig, om vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd på åtminstone det ena örat, när fråga är om körkort klass A eller AB, och på vartdera örat, när ansökningen avser annat körkort för motorfordon. (Jfr 31 § 1 mom., tredje st. VTF och KK 1951: 787 1 § tredje st.)

Avser ansökningen traktor, skall erforderlig synskärpa anses föreligga, därest med eller utan glasögon synskärpan på det bästa ögat uppgår till minst 0,5, och erforderlig hörsselförmåga, därest åtminstone på det ena örat vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 1 meters avstånd. (Jfr 31 § 1 mom. fjärde st.)

Lider sökanden av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är, må länsstyrelsen allenast i de fall, som Konungen bestämmer, besluta att körkort skall utfärdas för honom; därvid skall villkor föreskrivas för körkortet enligt bestämmelser utfärdade av Konungen. (Jfr 32 § 2 mom. första st.)

4 mom. Beslutar länsstyrelsen om utfär-

dande av körkort för traktor, åligger det länsstyrelsen att utfärda körkortet och utlämna det till sökanden.

Beslutar länsstyrelsen om utfärdande av annat körkort, skall trafiksäkerhetsverket utfärda körkortet i enlighet med länsstyrelsens beslut och, under förutsättning att sökanden inom sex månader efter beslutet avlagt godkänt förarprov för körkortet enligt 5 mom., utlämna körkortet till honom. Avlägger sökanden icke inom sex månader efter länsstyrelsens beslut godkänt förarprov, är länsstyrelsens beslut förfallet.

Föreskrifter om utformningen av körkort meddelas av Konungen. (Jfr 32 § 2 mom. andra st.)

Den som söker körkort för motorfordon skall på anmodan ingiva vällyknande fotografi av sig, så beskaffat, att det lämpligen kan användas för körkortet, samt teckna sin vanliga namnteckning på handling, avsedd för körkortets färdigställande. (Jfr 31 § 1 mom. andra st. c.)

Om sökanden icke utan glasögon har erforderlig synskärpa, skall på körkortet anmärkas, att han är skyldig att vid förande av körkortspliktigt fordon bära nödiga glasögon. (Jfr 32 § 2 mom. femte st.)

5 mom. Förarprov avlägges inför tjänsteman hos trafiksäkerhetsverket, åt vilken verket uppdragit att förrätta sådana prov. Förarprov för traktor må dock avläggas inför annan, som av länsstyrelse särskilt förordnats att anställa dylika prov. (Jfr 31 § 1 mom. första st.)

Vid anmälan till förarprov skall fogas a) om sökanden ej har körkort för bil och provet skall avse motorfordon, bevis om förarutbildning, utfärdat av den, som meddelat denna;

b) om provet skall avse körkort klass ABE, ABCE, ABDE eller ABCDE, antingen intyg, utfärdat inom tre månader före anmälingen, av polismyndighet eller två trovärdiga personer, att sökanden under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört bil under olika trafikförhållanden, med angivande i vilken omfattning och under vilka omständigheter sökanden fört bil, eller ock bevis om särskild utbildning, som

trafiksäkerhetsverket funnit kunna medföra sådan erfarenhet och körvana som krävs för körkortet och som avslutats inom tre månader före anmälningen; dock att varken intyg eller bevis krävs om sökanden inom tre år före anmälningen innehaft körkort av den klass, som anmälningen avser. (Jfr YTF 27 § 2 mom. andra st. 3. och tredje st.)

Förarprov för motorfordon må godkännas endast om sökanden efter förhör samt prövning vid körning under olika trafikförhållanden befinnes

a) äga erforderliga insikter om motorfordonstrafikens utveckling, om trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, om trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt om vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken;

b) hava tillräckliga kunskaper om gällande trafikföreskrifter och förmåga att tillämpa kunskaperna samt hava tillräcklig kännedom om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som sjukdom, uttrötning och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker, medföra på den mänskliga organismen;

c) äga ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig eller, i fråga om körkort klass ABE, ABCE, ABDE eller ABCDE, god skicklighet att föra fordon, varom fråga är, i landsvägs- och gatutrafik samt hava för brukandet erforderlig kunskap om sådana fordon;

d) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig eller i fråga om körkort klass ABE, ABCE, ABDE eller ABCDE, god sinnesnärvaro och omdömesförmåga. (Jfr 31 § 3 mom.)

För godkännande av förarprov för körkort klass ABE, ABCE, ABDE eller ABCDE kräves dessutom att sökanden befinnes vara väl förtrogen med konstruktionen och verknings sättet hos fordon, som omfattas av det körkort, varom fråga är, samt visar sig hava god insikt om de särskilda trafiksäkerhetsrisker, som äro förknade med förande av fordon med tillkopplad släpfordon.

Förarprov för traktor må godkännas, om sökanden efter förhör befinnes äga sådana

insikter och kunskaper, som avses i detta mom. tredje stycket a) och b). (Jfr 31 § 4 mom.)

Vid prov med motorfordon skall sökanden tillhandahålla lämpligt fordon. Under provet anses sökanden som förare av fordonet. (Jfr 31 § 2 mom.)

När innehavare av körkort erhåller körkort av annan klass, får det nya körkortet icke utlämnas till honom utan att han samtidigt överlämnar det tidigare körkortet. (Jfr 32 § 3 mom.)

6 mom. Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motordrivet fordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov och om ansökan i sådant fall gäller vad Konungen förordnar. (Jfr 31 § 6 mom. och 32 § 1 mom. femte st.)

7 mom. Körkortsregister föres enligt bestämmelser som meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar. (Jfr 32 § 6 mom.)

Förnyelse av körkort

32 § 1 mom. Körkort för motorfordon skall, efter ansökan av körkortsinnehavaren, förnyas vart tionde år efter det då körkortet utfärdats eller senast förnyats.

Körkort skall därutöver, efter ansökan av körkortsinnehavaren, förnyas

a) om körkortet förstörts eller förkommit;

b) om körkortet undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas; eller

c) om innehavarens namn eller personnummer ändras; dock att körkort för traktor ej behöver förnyas, om ändringen kan av länsstyrelsen införas på körkortet. (Jfr 32 § 4 och 5 mom.)

Finner länsstyrelse, att skyldighet att bära glasögon vid förande av fordon eller visst villkor bör föreskrivas för körkort för motorfordon, som enligt länsstyrelsens beslut utfärdats utan sådan föreskrift, eller att föreskrift, som gäller för körkort, bör ändras eller upphävas, och föranleder beslutet ändring av texten i körkortet, skall länsstyrelsen förelägga körkortsinnehavaren att inom viss tid ansöka om förnyelse av körkortet i enlighet med föreläggandet.

Körkort klass AB och ABE skall förnyas, när innehavaren erhåller tillstånd enligt 27 § förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. att tjänstgöra som förare i yrkesmässig trafik för personbefordran.

Ansökan om förnyelse enligt första stycket skall göras senast den dag, som trafiksäkerhetsverket bestämmer i samband med att körkortet utfärdas eller förnyas enligt andra, tredje eller fjärde stycket, och där- efter senast motsvarande dag vart tionde år.

2 mom. Ansökan om förnyelse enligt 1 mom. andra stycket a) och b) samt samma mom. tredje och fjärde styckena göres hos den länsstyrelse, som beslutat om körkortets utfärdande, och i övriga fall hos trafiksäkerhetsverket. Ansökan enligt 1 mom. andra stycket a) skall innehålla försäkran om förlusten av kortet. Ansökan enligt samma stycke c) skall göras inom tre veckor efter ändringen av namn eller personnummer.

På anmodan skall körkortsinnehavaren ingiva välliknande fotografi av sig, så beskafat, att det lämpligen kan användas för körkortet, samt teckna sin vanliga namnteckning på handling, avsedd för förnyelsen.

Körkort för traktor förnyas av länsstyrelsen. Annat körkort förnyas av trafiksäkerhetsverket, i fall som avses i 1 mom. andra stycket a) och b) samt samma mom. tredje och fjärde styckena i enlighet med länsstyrelsens beslut.

3 mom. När körkort förnyas i annat fall än som avses i 1 mom. andra stycket a), får det nya körkortet icke utlämnas till honom utan att han samtidigt överlämnar det tidigare körkortet. I fall som avses i 1 mom. andra stycket a) skall det tidigare körkortet genast överlämnas till länsstyrelse, som beslutat om dess utfärdande, om det kommer till rätta. (Jfr 32 § 4 och 5 mom.)

33 § 1 mom.⁴ Finner länsstyrelse, med hänsyn till inkomna underrättelser om person, för vilken länsstyrelsen beslutat om utfärdande av körkort, skälig anledning till antagande, att denne icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga för-

utsättningar, som gälla för erhållande av körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt utreda frågan om hans lämplighet. Länsstyrelsen äger därvid förelägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Föreläggande må förbindas med föreskrift, att den undersökning eller det prov, som föregår utfärdandet av sådan handling, skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen äger ock själv eller genom polismyndighet införskaffa den utredning angående föraren, som finnes erforderlig.

Fråga om återkallelse av förarens körkort eller om åtgärd som avses i 34 § skall, efter anmälan av länsstyrelsen, prövas av länsrätten. Länsrätten har i sådant ärende samma befogenheter som enligt första stycket tillkomma länsstyrelsen.

2 mom.⁵ I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgas, körkort återkallas av länsrätten i det län, vars länsstyrelse beslutat om körkortets utfärdande, nämligen

1. om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott;
2. om föraren brutit mot 4 § nämnda lag eller varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort för- anleda;
3. om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelas för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser;
4. om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser;
5. om föraren gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning och det ej kan anses uppenbart, att föraren ändock är att be-

⁴ Senaste lydelse 1971: 314.

⁵ Senaste lydelse 1971: 314.

döma som en skötsam person, eller om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt icke bör betros med att innehava körkort;

6. om föraren genom brottslig gärning ådågalagt påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon;

7. om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort;

8. om föraren icke efterkommer länsstyrelsens eller länsrättens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller *bevis om godkänt förarprov* eller underlåter att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats honom i samband med sådant föreläggande; eller

9. om innehavare av körkort icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande enligt 32 § 1 mom. tredje stycket.

Återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse må icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftvunnen dom, såvida ej omständigheterna äro sådana, att föraren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon.

4 mom.⁶ Beslut om återkallelse av körkort skall delgivas den, som avses med beslutet.

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till den länsstyrelse, som *beslutat om körkortets utfärdande*.

Skulle beslut om återkallelse efter anförda besvär bli upphävt, skall körkortet återställas till föraren.

5 mom.⁷ Har körkort återkallats enligt 2 mom. första stycket 1., må *beslut om utfärdande* av nytt körkort ej *meddelas* innan två år förflutit från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon framtogs föraren. Där återkallelse skett enligt 2 mom. första stycket 2.—6., må *beslut om utfärdande* av nytt körkort ej *meddelas* innan ett år förflutit från sagda dag. Om synnerliga skäl äro därtill, må länsrätten i beslut om återkallelsen föreskriva kortare tid än nu

sagts, dock lägst ett år, om återkallelsen sker enligt 2 mom. första stycket 1., och eljest lägst tre månader. Har körkort återkallats jämlikt 2 mom. första stycket 7. eller 8., äger föraren, så snart det förhållande som föranlett återkallelsen upphört, ansöka om återfående av körkortet eller, därest ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort. *Körkort, som återkallats enligt 2 mom. första stycket 9., skall förnyas i enlighet med länsrättens beslut, när föraren gör föreskriven ansökan därom inom tid, som länsrätten bestämmer.*

Ansökan om nytt körkort eller om återfående av körkort skall ställas till länsstyrelsen i det län, som i 31 § 1 mom. sägs.

Återkallas körkort för motorfordon av skäl som icke skulle hava medfört återkallelse av körkort med lägre behörighet att föra fordon, äger den, vars körkort återkallats, utan hinder av bestämmelserna i första stycket, i den ordning som gäller för förnyelse av körkort i fall, som avses i 32 § 1 mom. andra stycket b), erhålla körkort med den lägre behörigheten. Av återkallelsebeslut skall frångå, huruvida sådan rätt föreligger.

6 mom. Körkort, som meddelats efter återkallelse, må förbindas med villkor att föraren vid regelbundet återkommande tillfällen skall till länsstyrelsen ingiva lämplighetsintyg, läkarintyg eller *bevis om godkänt förarprov* så ock med de föreskrifter i övrigt, som finnas påkallade ur trafiksäkerhetssynpunkt.

7 mom.⁸ *Bestämmelserna i 1—6 mom. om föraren äga motsvarande tillämpning på den, för vilken beslut fattats om utfärdande av körkort men till vilken körkortet ännu ej utlämnats.*

Härvid gäller följande. Återkallelse enligt 2 mom. skall äga rum, om sökanden med tillämpning av 31 § ej bör erhålla körkort. Återkallas körkort, skall myndighet, som omhänderhar körkortet, överlämna det till den länsstyrelse som beslutat om dess utfärdande. Tid enligt 5 mom. räknas från

⁶ Senaste lydelse 1971: 314.

⁷ Senaste lydelse 1971: 314.

⁸ Senaste lydelse 1971: 314.

dagen för länsstyrelsens beslut om återkallel-
sen. Har beslut fattats om återkallelse tills
vidare enligt 3 mom., räknas tiden från
detta beslut.

8 mom. upphäves.

34 §. Har innehavare av körkort, vilken
icke tidigare brutit mot 4 § lagen om straff
för vissa trafikbrott, gjort sig skyldig till
brott mot 2 mom. av samma paragraf, men
uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod
under färden icke till 0,8 promille, må läns-
rätten meddela honom varning i stället för
att besluta om återkallelse av körkortet,
därest omständigheterna äro mildrande.

Har emot innehavare av körkort före-
bragts sådan omständighet, som i 33 § 2
mom. första stycket 3.—6. sägs, eller annat
förhållande, som är ägnat att allvarligt min-
ska tilltron till hans lämplighet såsom förare,
utan att likväl tillräckliga skäl till återkallel-
se av körkortet föreligga, må länsrätten
meddela honom varning.

Beslut om varning skall delgivas den, som
avses med beslutet.

Varning må ej överklagas.

Bestämmelserna i denna paragraf om in-
nehavare av körkort äga motsvarande till-
lämpning på person, för vilken länsstyrelse
beslutat om utfärdande av körkort men till
vilken körkortet ännu ej utlämnats.

35 §¹⁰ Har förare vid färd med motor-
drivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet
eller visat uppenbar likgiltighet för andra
människors liv eller egendom eller företett
tydliga tecken på påverkan av starka drycker
eller annat ämne, eller har förare till följd
av sjukdom, skada eller dylikt förlorat för-
mågan att föra körkortspliktigt fordon på ett
trafiksäkert sätt, skall polismyndigheten
skyndsamt besluta om körkortets omhänder-
tagande. Samma skyldighet åvilar åklagare,
som vid beslut om åtal finner att förhållan-
de, som nu sagts, är för handen.

Misstänkes förare för att vid färd med
motorfordon eller med traktor, till vilken
släpfordon kopplats, hava brutit mot 4 §
lagen om straff för vissa trafikbrott, och
visar blodundersökning, att föraren under

färden haft en alkoholkoncentration i blodet
av 0,5 promille eller däröver, skall den myn-
dighet, som har att förbereda talan mot
föraren, skyndsamt efter erhållandet av ana-
lyisbeviset besluta om körkortets omhänder-
tagande. Är fråga om brott mot 2 mom. av
samma paragraf, men uppgick alkoholkon-
centrationen icke till 0,8 promille, må, därest
omständigheterna kunna anses mildrande,
beslut om körkortets omhändertagande icke
meddelas, med mindre föraren tidigare brutit
mot förstnämnda lagrum.

Beslut, som här avses, skall delgivas kör-
kortsinnehavaren, vilken har att efter anma-
ning överlämna körkortet till den, som med-
delat beslutet.

Beslut om körkorts omhändertagande
skall snarast möjligt och i fall, som avses i
första stycket, inom 48 timmar översändas
till den länsstyrelse, som beslutat om kör-
kortets utfärdande. Vid beslutet skola fogas
körkort, som överlämnats i anledning av
beslutet, avskrift av analysbevis samt, där
beslutet meddelats enligt första stycket eller
enligt andra stycket och alkoholkoncentra-
tionen i förarens blod under färden icke
uppgått till 0,8 promille, redogörelse för de
skäl, som föranlett åtgärden.

Beslut om körkorts omhändertagande gäl-
ler till dess länsrätten förordnat, huru med
körkortet skall förfaras. I avbidan på sådant
förordnande är föraren icke berättigad att
föra körkortspliktigt fordon.

36 § 5 mom.¹¹ Ansökan om godkännan-
de såsom föreståndare, lärare eller instruk-
tör skall göras skriftligen och innehålla upp-
lysning om sökandens namn, personnum-
mer, yrke och postadress.

Vid ansökan skola fogas

a) kompetensbevis, som angives i 4 mom.,
b) intyg, utfärdat inom tre månader före
ansökningen, av polismyndigheten i sökan-
dens mantalsskrivningsort, att sökanden un-
der de senaste två åren gjort sig känd för
nyktert levnadssätt samt med hänsyn till sina
personliga förhållanden i övrigt icke kan an-

⁹ Senaste lydelse 1971: 314.

¹⁰ Senaste lydelse 1971: 314.

¹¹ Senaste lydelse 1967: 323.

ses olämplig att handhava undervisning i trafikskola.

(Andra stycket c) utgår.)

I fråga om intyg, som angives under b), skola de i 31 § 1 mom. upptagna bestämmelserna om intyg, varom förmäles i sistnämnda moment b), äga motsvarande tillämpning.

(Fjärde stycket utgår.)

Efter prövning av de av sökanden ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger trafiksäkerhetsverket att för sökande, som innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, meddela godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör.

37 §¹² Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest föra sådant fordon under vistelse här i riket gäller vad Konungen där- om förordnar.

(2 mom. utgår.)

66 § 2 mom. Med dagsböter straffes den, som i ansökan om körkort eller i ansökan om förnyelse enligt 32 § 1 mom. andra stycket a) lämnar vederligen oriktig uppgift i fråga om körkort.

Den, som bryter mot 29 § 4 mom. eller underlåter att inom föreskriven tid ansöka om förnyelse i fall som avses i 32 § 1 mom. andra stycket c) eller, ehuru hans körkort icke förnyats enligt 32 § 1 mom. första stycket, för fordon, för vilket körkortet gäller, eller åsidosätter i 32 § 3 mom., 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § tredje stycket stadgad skyldighet att till myndighet överlämna körkort, straffes med böter, högst 500 kronor.

Förare, som bryter mot 28 a § eller mot föreskrift som meddelats med stöd av 28 b §, straffes med dagsböter. Även arbetsgivaren är förfallen till sådant straff, om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen.

Arbetsgivare, som bryter mot föreskrift som meddelats med stöd av 28 b §, straffes med dagsböter.

69 § Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

Även den, som ertappats med att föra körkortspliktigt fordon, för vilket hans körkort gäller, ehuru körkortet icke förnyats enligt 32 § 1 mom. första stycket, är fri från ansvar, om han inom fjorton dagar ansöker om förnyelse av körkortet.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1973.

Övergångsbestämmelser

1. Körkort för bil, som är giltigt vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, fortsätter därefter att gälla till och med den 31 december 1978. Körkortet gäller därvid som körkort klass AB utom om innehavaren har trafikort, då körkortet gäller som körkort klass ABCE eller, om trafikortet berättigar till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, klass ABCDE.

2. Under tiden den 1 januari—den 31 december 1973 gäller körkort klass AB, ABE, ABCE och ABDE och körkort, som enligt punkten 1 medför motsvarande behörighet, för alla slag av körkortspliktiga fordon.

3. Under tiden den 1 januari 1974—den 31 december 1976 gäller körkort klass AB, ABE och ABDE och körkort, som enligt punkten 1 medför motsvarande behörighet, för tung lastbil, dock ej med tillkopplat släpfor- don vars totalvikt överstiger 750 kilo- gram.

4. Under tiden den 1 januari 1977—den 31 december 1978 gäller körkort klass AB, ABE och ABDE och körkort, som enligt

¹² Senaste lydelse 1971: 314.

punkten 1 medför motsvarande behörighet, för tung lastbil, vars totalvikt är högst 7 ton, dock ej med tillkopplat släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kilogram.

5. Körkort för motorcykel, som är giltigt vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, gäller därefter till och med den 31 december 1978 som körkort klass A.

Körkort för traktor, som är giltigt vid nämnda tidpunkt, gäller därefter som traktorkörkort enligt de nya bestämmelserna.

6. Förnyelse enligt 32 § 1 mom. första stycket i dess nya lydelse av sådant körkort för motorfordon, vilket fortsätter att gälla efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande, skall första gången ske vid tidpunkt under tiden den 1 januari 1973—den 31 december 1976 som bilregisternämnden bestämmer.

7. Vid förnyelse skall den som har äldre körkort för motorcykel få körkort klass A och den som har äldre körkort för bil körkort klass AB, såvida annat ej följer av punkt 8 eller 9.

8. Innehavare av äldre körkort för bil som har trafik kort skall vid förnyelse erhålla körkort klass ABCE eller, om trafik kortet berättigar till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, klass ABCDE.

9. Den som har äldre körkort för bil och som senast den 1 oktober 1973 ansöker om förnyelse av körkortet samt därvid företer intyg enligt andra stycket, utfärdat inom en månad före ansökningen och utvisande antingen att han under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört tung lastbil eller buss eller av motorfordon draget fordonståg, som icke omfattas av körkort klass AB, under olika trafikförhållanden eller ock att han på grund av särskild körutbildning, avslutad före den 1 januari 1973, kan antagas äga motsvarande erfarenhet och körvana, skall vid förnyelse erhålla

körkort klass ABE, om intyget avser personbil eller lätt lastbil med tillkopplat släpfordon vilket icke omfattas av körkort klass AB,

körkort klass ABCE, om intyget avser tung lastbil, och

körkort klass ABCDE, om intyget avser buss.

Intyg som avses i första stycket utfärdas av polismyndigheten i den ort där körkortsinnehavaren är mantalsskriven eller, om han icke är mantalsskriven i Sverige, där han vistas, eller, om han vid tidpunkten för bevisets utfärdande tjänstgör som bilförare hos statlig eller kommunal myndighet, av myndigheten. Trafiksäkerhetsverket äger medgiva att intyg utfärdas även av annan arbetsgivare som sysselsätter ett stort antal förare av fordon av det slag första stycket angiver. Intyg om särskild körutbildning utfärdas av den som trafiksäkerhetsverket beordrigat därtill. Intyg utfärdas enligt formulär som trafiksäkerhetsverket fastställer och är avgiftsfritt.

10. Har ansökan om körkort, vilken gjorts före den 1 januari 1973, ej hunnit avgöras dessförinnan, utfärdas körkort enligt de nya bestämmelserna i tillämpliga delar.

11. Länsstyrelsen får medgiva att äldre körkort efter den 31 december 1978 förnyas enligt 32 § 1 mom. första stycket i dess nya lydelse, om innehavaren har godtagbar ursäkt för sin underlåtenhet att ansöka om förnyelse dessförinnan och han visar att han sedan dess fört motorfordon i sådan omfattning att han kan antagas ha uppehållit sin körvana.

12. Intill dess Konungen bestämmer annat skall, när ärende om återfående av körkort eller utfärdande av nytt körkort till den vars tidigare körkort återkallats, ankommer på annan länsstyrelse än länsstyrelsen i det län vars länsrätt återkallat körkortet, utdrag rörande sökanden inhämtas från sistnämnda länsstyrelse ur dess äldre körkortsregister i vad avser uppgifter enligt 1 § andra stycket 3 kungörelsen (1971: 823) om övergången till nytt körkortsregistreringssystem, innan ärendet avgöres.

Förslag till

Kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas i fråga om förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels att 27 § 3—6¹ mom. och 45 §² skall upphöra att gälla,

dels att 27 § 1—2 mom., 32 § 6 mom., 35 §, 39 § och 44 § skall ha nedan angivna lydelse.

27 §. 1 mom.³ Ej må någon tjänstgöra som förare av *traktortåg* i yrkesmässig trafik utan att *hava antingen körkort klass ABE, ABCE, ABDE eller ABCDE eller och körkort klass AB jämte särskilt tillstånd. För traktortåg, i vilket fordonen äro byggda för befordran av sammanlagt flera än åtta personer utöver föraren, kräves körkort klass ABDE eller ABCDE. Ej heller må någon, som icke innehar körkort klass ABCE, ABDE eller ABCDE, tjänstgöra som förare av personbil eller lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att hava körkort klass AB eller ABE jämte särskilt tillstånd.*

Endast den som har körkort klass AB eller ABE och fyllt 19 år kan erhålla tillstånd enligt första stycket.

2 mom.⁴ *Tillstånd, som avses i 1 mom., meddelas genom att körkort klass AB eller ABE förses med påskriften TAXI.*

Beträffande ansökan om tillstånd enligt 1 mom., prövning av sådan ansökan, förarprov, förnyelse, registrering, återkallelse och varning äga föreskrifterna i vägtrafikförordningen om körkort klass ABE motsvarande tillämpning; dock att kravet i 31 § 5 mom. fjärde stycket nämnda förordning på god insikt om de särskilda trafiksäkerhetsrisker, som äro förenade med förande av fordon med tillkopplat släpfordon, icke gäller, när körkortet är av klass AB.

32 § 6 mom.⁵ *Automobil må icke i utlyringsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig*

innehava körkort gällande för det fordon, som tillhandahålles.

(Andra stycket utgår.)

Annorstädes än inom stad eller tätbebyggt samhälle må förhyrd automobil *ej* yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlitad person.

35 §⁶ *Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den som åsidosätter föreskriften i 29 § 8 mom.*

39 §⁷ *Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafikillstånd eller tillstånd enligt 27 § eller tillstånd till uthyringsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.*

44 §⁸ 1 mom. *Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär.*

(Andra stycket utgår.)

Talan mot annat beslut av länsstyrelse med stöd av förordningen föres hos Konungen genom besvär. I samma ordning föres talan mot transportnämndens beslut med stöd av förordningen och mot länsstyrelsens beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse.

2 mom. *Beslut som avses i 1 mom. samt*

¹ Senaste lydelse:

3 mom. 1969: 689

5 mom. 1971: 315

6 mom. 1967: 324.

² Senaste lydelse 1971: 315.

³ Senaste lydelse 1951: 653.

⁴ Senaste lydelse 1967: 324.

⁵ Senaste lydelse 1964: 103.

⁶ Senaste lydelse 1951: 653.

⁷ Senaste lydelse 1967: 324.

⁸ Senaste lydelse 1971: 315.

kammarrätts beslut enligt förordningen skola, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär.

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Tiden för anförande av besvär över dylikt beslut och över beslut om indelning i lokalområden eller om bestämmande av särskilt lokalområde skall räknas från den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom fem dagar från beslutets dag.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, vare ej gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

I beslut, som innefattar återkallelse av trafiktillstånd enligt 19 § 2 mom. samt nytt trafiktillstånd, skall angivas viss tidpunkt, från vilken återkallelsen och det nya tillståndet skola gälla. Tillståndsmyndigheten får på begäran av part ändra tidigare fastställt tidpunkt.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1973.

Övergångsbestämmelser

1. Trafikkort, som är giltigt vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, medför där-

efter den behörighet som angives i övergångsbestämmelserna till kungörelsen (1972: 000) om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648).

På trafikkort, som gäller efter den 31 december 1972 äger 27 § 5 och 6 mom. och 35 § i den äldre lydelsen fortfarande tillämpning. Har sådant trafikkort förstörts eller förkommit eller undergått förändring så att det icke lämpligen kan användas, skall innehavaren ansöka om förnyelse av sitt körkort enligt 32 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen i dess lydelse enligt ovannämnda kungörelse.

2. Under tiden den 1 januari—den 31 december 1973 får buss ej föras i yrkesmässig trafik av någon som ej har körkort klass ABDE eller ABCDE eller motsvarande behörighet enligt punkten 1 ovan, jämförd med punkten 1 i de där nämnda övergångsbestämmelserna.

3. Under tiden den 1 januari 1973—den 31 december 1978 får personbil och lastbil ej föras i yrkesmässig trafik av någon, som ej har körkort klass ABCE, ABDE eller ABCDE eller körkort klass AB eller ABE med påskriften TAXI eller motsvarande behörighet enligt punkten 1 ovan, jämförd med punkten 1 i de där nämnda övergångsbestämmelserna.

4. Register över trafikkort, som gäller efter den 31 december 1972, föres enligt föreskrifterna för register över körkort.

5. Ansökan om trafikkort, vilken gjorts före den 1 januari 1973 men ej hunnit avgöras dessförinnan, prövas enligt de nya bestämmelserna i tillämpliga delar.

Utkast till

Kungörelse om ändring i vägtrafikkungörelsen (1951: 743)

Härigenom förordnas beträffande vägtrafikkungörelsen (1951: 743),

dels att 77¹ och 78 §§, 80 § 1 mom.², rubriken till 15 kap., samt bilagorna 19, 20 och 22 skall upphöra att gälla,

dels att 62—75 §§, 80 § 2—4 mom., 81

och 83 §§, rubriken till 10 kap. samt bilagan 21 skall ha nedan angivna lydelse.

¹ Senaste lydelse 1967: 858.

² Senaste lydelse 1971: 363.

* Helt ny text.

Hänvisning till senaste lydelse har i regel ej gjorts.

10 kap. Ansökan i körkortsärende samt
läkarintyg och lämplighetsintyg

62 §* Ansökan om körkort eller förnyelse på begäran av sökanden hos länsstyrelse, polismyndighet eller trafiksäkerhetsverket, tillställs honom av trafiksäkerhetsverket. Blankett för ansökan om förnyelse enligt 32 § 1 mom. första stycket och andra stycket c) vägtrafikförordningen skall dock tillställas körkortsinnehavaren utan begäran. Blankett skall vid utsändandet vara försedd med sökandens personnummer och namn samt de övriga uppgifter som trafiksäkerhetsverket finner behövliga. Anvisningar om vad sökanden i övrigt har att iakttaga skall av trafiksäkerhetsverket lämnas honom tillsammans med blanketten.

Begäran om blankett, som framställs hos polismyndighet eller trafiksäkerhetsverket, skall vidarebefordras till länsstyrelse.

Blanketter fastställas av trafiksäkerhetsverket.

63 § Socialstyrelsen *meddelar* närmare föreskrifter om sättet och ordningen för utförande av den läkarundersökning, som skall ligga till grund för *läkarintyg enligt 31 § 1 mom. tredje stycket a) vägtrafikförordningen*.

För läkarundersökning jämte intyg må i statens eller kommuns tjänst anställd läkare ej fordra högre gottgörelse än 15 kronor. (Andra stycket motsvarar tidigare 64 §.)

64 §* Blankett till läkarintyg, ifylld med sökandens personnummer och namn, skall genom trafiksäkerhetsverkets försorg tillställas sökanden samtidigt med blanketten för ansökan om körkort och av sökanden tillhandahållas läkaren.

Blanketten fastställs av socialstyrelsen efter samråd med trafiksäkerhetsverket.

På läkarintyget skall läkaren anteckna hur sökanden styrkt sin identitet.

65 §* Lämplighetsintyg enligt 31 § 1 mom. tredje stycket b) vägtrafikförordningen utfärdas på blankett, som fastställs av trafiksäkerhetsverket efter samråd med rikspolis-

styrelsen och som, ifylld med sökandens personnummer, namn och adress samt mantalsskrivningsort för året och de två närmast föregående åren, samtidigt med blanketten för ansökan om körkort, tillställs sökanden genom trafiksäkerhetsverkets försorg. Den skall av sökanden tillhandahållas polismyndigheten.

Har sådan mera ingående utredning verkställts, som föreskrives i 31 § 2 mom. tredje stycket, skall detta framgå av lämplighetsintyget. Redogörelse för utredningen skall insändas till länsstyrelsen samtidigt som lämplighetsintyg utfärdas, om sökanden anses lämplig. Anses sökanden ej lämplig, insändes redogörelsen först på anmodan av länsstyrelsen.

66 §* Bevis och intyg enligt 31 § 5 mom. andra stycket vägtrafikförordningen utfärdas enligt formulär som fastställas av trafiksäkerhetsverket.

67 § 1 mom. För sökande med sådant lyte eller sådan sjukdom eller nedsättning, som avses i 31 § 3 mom. *sista stycket* vägtrafikförordningen, äger länsstyrelse *besluta om utfärdande av körkort i de fall och med föreskrivande av de villkor, vilka angivna nedan i denna paragraf.*

2 mom. *Beslut om utfärdande av körkort* för den, som lider av lyte som avses i 1 mom. eller av sådan i samma mom. åsyftad sjukdom som innebär nedsättning i hållnings- eller rörelseorganens funktioner, må *meddelas* efter tillstyrkan av socialstyrelsen och trafikinspektören i distriktet. *För körkortet skola föreskrivas de villkor, som länsstyrelsen finner skäligt bestämma.*

3 mom. *Beslut om utfärdande av körkort* för den, som lider av annan i 1 mom. avsedd sjukdom än i 2 mom. sägs eller av nedsatt syn -eller hörsel förmåga, må *meddelas* efter socialstyrelsens tillstyrkan och med föreskrivande av de villkor, vilka styrelsen må hava angivit som förutsättning för tillstyrkandet.

4 mom. Har beträffande visst slag av sökande, för vilka jämlikt denna paragraf *be-*
* Helt ny text.

slut om utfärdande av körkort må meddelas efter socialstyrelsens tillstyrkan, styrelsen meddelat länsstyrelserna villkoren för sådan tillstyrkan, äger länsstyrelse *besluta om utfärdande av körkort utan att i det särskilda fallet inhämta yttrande från socialstyrelsen.*

5 mom. I 3 mom. avsett yttrande från socialstyrelsen, vari *beslut om utfärdande av körkort tillstyrkes på villkor, att fordon, som av sökanden framföres, skall vara försett med särskild anordning eller vara av särskild beskaffenhet, eller ock att viss särskild trafikföreskrift skall iakttagas, skall vara avgivet i samråd med trafiksäkerhetsverket. Motsvarande skall gälla, då socialstyrelsen lämnar meddelande, varom i 4 mom. förmäles.*

68 §* Har särskilda villkor enligt 67 § föreskrivits för körkorts giltighet, vilka innebär att körkortsinnehavaren under färd skall använda hjälpmedel eller att fordon, som han framför, skall vara försett med särskild anordning eller vara av särskild beskaffenhet eller att viss särskild trafikföreskrift skall iakttagas eller annat, som kan kontrolleras vid färd, skall på kortet upptagas erinran om att särskilda villkor gälla samt sökanden i särskild skrivelse delgivas villkoren med angivande att skrivelsen skall medföras vid färd.

Andra villkor än som avses i första stycket skola tillställas sökanden i särskild skrivelse.

69 §* Körkort för motorfordon skall vara skärt till färgen och utfärdas enligt bilaga nr 21.

Körkort för traktor skall vara vitt och utfärdas på blankett som trafiksäkerhetsverket fastställer och tillhandahåller länsstyrelserna.

Närmare bestämmelser om fotografi, avsett att användas för körkort, utfärdas av trafiksäkerhetsverket.

Bestämmelser om identitetsprövning i samband med ansökan om körkort för motorfordon, när sökanden icke har körkort av annan klass, samt ansökan om förnyelse av körkort för motorfordon i fall, som avses

i 32 § 1 mom. första stycket, när ansökan ej gjorts inom föreskriven tid, och andra stycket a) vägtrafikförordningen, utfärdas av postverket efter samråd med trafiksäkerhetsverket. I fråga om identitetsprövning vid förnyelse av körkort för motorfordon, när innehavaren har hemvist utom Sverige, meddelas bestämmelser av trafiksäkerhetsverket.

70 §* Körkort för motorfordon skall bestå av en fotografisk kopia av en i enlighet med anvisningarna till bilaga 21 ifylld blankett. Kopian skall förses med trafiksäkerhetsverkets stämpel.

Närmare föreskrifter om den tekniska utformningen av körkort för motorfordon utfärdas i annan ordning.

Närmare bestämmelser om förfarandet vid ansökan om körkort och ansökan om förnyelse av körkort meddelas av trafiksäkerhetsverket.

71 §* Vid förnyelse av körkort utfärdas nytt körkort för körkortsinnehavaren av samma klass som det, om vars utfärdande för honom länsstyrelsen beslutat.

När körkort förnyas enligt 32 § 1 mom. andra stycket a) vägtrafikförordningen, skall innehavaren skriftligen underrättas om sin skyldighet att, enligt 3 mom. samma paragraf, överlämna körkortet, om detta kommer till rätta.

Körkort, som överlämnas enligt 31 § 5 mom. sista stycket eller 32 § 3 mom. första stycket vägtrafikförordningen, skall makuleras enligt bestämmelser, som trafiksäkerhetsverket meddelar.

72 § Körkortsregister, varom förmäles i 31 § 7 mom. vägtrafikförordningen, *föres med automatisk databehandling av trafiksäkerhetsverket.*

Införingar i registret göras även av länsstyrelserna.

Det åligger trafiksäkerhetsverket att svara för det system- och programmeringsarbete som kräves för registret samt att med-

* Helt ny text.

delat föreskrifter och anvisningar i fråga om sättet för länsstyrelsernas införande av uppgifter i registret.

73 §* För var och en som begär blankett för körkortsansökan skall trafiksäkerhetsverket, i den mån uppgift om honom icke redan finnes i registret, i registret införa

- a) fullständigt namn;
- b) personnummer;
- c) bostadsadress;
- d) mantalsskrivningsort.

Uppgifterna skola hämtas från centrala personregistret. Antecknas där ändring av någon av nämnda uppgifter, skall den ändrade uppgiften av trafiksäkerhetsverket införas i körkortsregistret. Ändras namn eller personnummer, skall även tidigare uppgift finnas i körkortsregistret till dess körkort utfärdats eller körkortet förnyats. Uppgiften om mantalsskrivningsort avföres ur registret, när länsstyrelsen fattat beslut i anledning av ansökan om körkort.

Har den för vilken uppgifter enligt första stycket införts i registret ej senast vid utgången av det andra kalenderåret därefter ansökt om körkort, skall trafiksäkerhetsverket avföra uppgifterna om honom ur registret. Detsamma gäller om ansökan om körkort avslagits och ny ansökan inte gjorts inom tid som nyss sagts, såframt sökanden ej har körkort.

Antecknas i centrala personregistret att innehavare av körkort utflyttat ur riket, skall denna uppgift av trafiksäkerhetsverket införas även i körkortsregistret. Uppgiften avföres ur registret, om körkortsinnehavaren åter inflyttar till riket. Om den som är utflyttad ur riket anmäler sin adress till trafiksäkerhetsverket, skall verket införa denna i registret.

Trafiksäkerhetsverket skall vidare i körkortsregistret införa uppgift om

- a) trafiksäkerhetsverkets stations- eller motagningsort, där sökande av körkort för motorfordon önskar undergå förarprov; uppgiften utgår, när körkortet utlämnats till sökanden;
- b) utlämnande av körkort i fall då utlämnandet ombesörjes av verket; i fall som av-

ses i 31 § 6 mom. vägtrafikförordningen angives datum för körkortets färdigställande;

c) den dag då förnyelse av körkort enligt 32 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen senast skall ske; dagen bestämmes av trafiksäkerhetsverket;

d) till verket anmält innehav av svenskt luftfartscertifikat eller certifikat, som avses i 80 § luftfartskungörelsen, eller av här i riket meddelat godkännande av utländskt luftfartscertifikat;

e) erforderliga uppgifter för att arkiverade handlingar skall kunna återfinnas.

Göres anmälan enligt femte stycket d) beträffande någon, som ej antecknats i registret enligt första stycket, skola i första stycket angivna uppgifter införas för honom.

Göres beträffande innehavare av utländskt körkort anmälan enligt 80 § eller införas i registret uppgift om sådant körkort enligt 74 § tredje stycket, skall trafiksäkerhetsverket i registret införa uppgifter enligt första stycket för körkortsinnehavaren i den mån de kunna inhämtas från centrala personregistret eller framgå av anmälningen eller andra handlingar.

Om person, beträffande vilken uppgift skall införas i registret, saknar personnummer, skall riksskatteverket på begäran av trafiksäkerhetsverket fastställa personnummer för honom.

Avlider körkortsinnehavare, skall trafiksäkerhetsverket ur registret avföra anteckningarna rörande honom. Anteckningarna rörande innehavare av körkort, vilken ej är mantalsskriven eller kyrkobokförd i Sverige, avföres ur registret, när 90 år förflutit från hans födelse. Om innehavare av utländskt körkort icke är kyrkobokförd i Sverige, när anteckning om honom göres i registret, och ej heller blivit kyrkobokförd här före utgången av det andra kalenderåret efter det, då anteckningen gjordes, skall trafiksäkerhetsverket avföra anteckningarna om honom ur registret.

74 §* Länsstyrelse skall i körkortsregistret införa uppgift om

* Senaste lydelse 1971: 822.

* Helt ny text.

- a) begäran om blankett för ansökan om körkort; anteckningen avföres, när länsstyrelsen fattat beslut i anledning av ansökan om körkort;
- b) ansökan hos länsstyrelsen om förnyelse av körkort; anteckningen avföres, när länsstyrelsen fattat beslut i ärendet;
- c) länsstyrelsens beslut i anledning av ansökan om körkort;
- d) länsstyrelsens beslut i anledning av ansökan om förnyelse; anteckningen avföres, när körkortet förnyats;
- e) utlämnande av körkort för traktor;
- f) körkortsklassen jämte i förekommande fall tillstånd att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran;
- g) skyldighet att bära glasögon vid förande av körkortspliktigt fordon;
- h) villkor som föreskrivits för körkortet, med angivande av datum för villkorets föreskrivande samt huruvida villkoret skall anmärkas på körkortet eller ej och i förstnämnda fall beteckning på den särskilda skrivelse vari villkoret finnes intaget; i förekommande fall anges dag, då villkor skall vara uppfyllt;
- i) beslut av åklagarmyndighet eller polismyndighet enligt 35 § vägtrafikförordningen om omhändertagande av körkort;
- j) upptagande av ärende om omprövning av körkortsinnehav, om föreskrivande av nytt villkor eller om ändring eller upphävande av villkor; anteckningen om omprövningsärendet avföres, när ärendet slutligt avgjorts, och om ärende rörande villkor, när beslut fattats huruvida föreläggande enligt 32 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen skall utfärdas;
- k) beslut rörande återkallelse, såväl interimistiskt som slutligt, av körkort; har enligt 33 § 5 mom. vägtrafikförordningen bestämts tid, inom vilken beslut om utfärdande av nytt körkort ej må meddelas, skall tiden angivas;
- l) föreläggande enligt 32 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen;
- m) beslut enligt 33 § 5 mom. vägtrafikförordningen om återfående av körkort efter återkallelse;
- n) återställande av körkort enligt 33 § 3 mom. andra stycket eller 4 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen;
- o) beslut om varning enligt 34 § vägtrafikförordningen;
- p) delgivning av beslut om omhändertagande av körkort, återkallelse eller varning; dock att uppgift ej införes om delgivning av beslut om återkallelse, om beslut om omhändertagande av körkortet delgivits tidigare, och ej heller om delgivning av slutligt beslut om återkallelse, när beslut enligt 33 § 3 mom. första stycket vägtrafikförordningen om återkallelse av körkortet tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet delgivits tidigare;
- q) överlämnande av körkort till myndighet i fall som avses i 32 § 3 mom., 33 § 4 mom. andra stycket och 35 § tredje stycket vägtrafikförordningen; har körkortet ej överlämnats, skall detta framgå av registret;
- r) ändring eller upphävande av beslut, som enligt vad ovan angivits skall antecknas i registret;
- s) att meddelande inkommit enligt 80 § 3 mom.;
- t) att framställning enligt 81 § första stycket eller upplysning från läkare inkommit eller att annan omständighet upplysts, som ej avses i a) — s) eller i 21 § kungörelsen (1970: 517) om rättsväsendets informationssystem, men vars anmärkande är erforderligt för kontrollen över körkortsinnehavare; dagen för anteckningen i registret skall framgå av detta.
- Ändras förhållande som antecknats enligt första stycket f), g) eller h), skall den tidigare anteckningen kvarstå utom i fråga om dag, då villkor skall vara uppfyllt.
- Länsstyrelse skall vidare i körkortsregistret införa uppgift om omständighet, som angives i första stycket s) och t) och som avser innehavare av utländskt körkort. I fråga om ärende enligt 4 § kungörelsen (1956:522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m., eller 6 § kungörelsen (1962: 277) om godkännande

av vissa utländska körkort äga bestämmelserna i första stycket j), k), o), p), q) och r) motsvarande tillämpning. Återsändes körkort eller tillståndsbevis enligt någon av nämnda kungörelser till myndighet som utfärdat det eller återlämnas det till innehavaren, skall länsstyrelsen införa uppgift därom i körkortsregistret. Uppgift om körkortets nummer eller annan beteckning, dag för dess utfärdande och det land, vari det utfärdats, skall av länsstyrelsen införas i registret.

75 §* Åklagare eller polismyndighet, som beslutat om omhändertagande av körkort enligt 35 § vägtrafikförordningen, skall, när beslutet översändes till länsstyrelsen, meddela huruvida beslutet delgivits körkortsinnehavaren och denne överlämnat körkortet till den som meddelat beslutet. Delgives beslutet eller överlämnas körkortet senare, skall meddelande därom snarast möjligt lämnas länsstyrelsen. Körkortet skall sändas till länsstyrelsen.

79 §⁴* Ansöker körkortsinnehavare om förnyelse av körkortet, när det förkommit eller förstörts, skall trafiksäkerhetsverket göra anmälan därom till rikspolisstyrelsen. Antecknas därefter i registret att körkortet överlämnats till länsstyrelse, skall rikspolisstyrelsen underrättas därom av trafiksäkerhetsverket.

80 § 1 mom. skall utgå.

2 mom.⁵ Har körkortsinnehavare eller person, för vilken länsstyrelse beslutat om utfärdande av körkort, funnits skyldig till

brott mot lagen 1951: 649 om straff för vissa trafikbrott, vilket begåtts vid förande av motordrivet fordon,

annat brott vid förande av motordrivet fordon, med undantag av överträdelse av 49 § 2 mom. första stycket c) — f) och 3 mom. vägtrafikförordningen samt föreskrift enligt 61 § 1 mom. b) samma förordning,

olovligt tillgrepp av motordrivet fordon, brott mot 16 kap. 15 § eller 21 kap. 15 § brottsbalken, eller

brott mot 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken, vid vars begående körkortsinnehavaren varit berusad, så att det framgått av hans åtbörder eller tal,

eller har körkortsinnehavare eller person, för vilken beslutats om utfärdande av körkort, dömts till annan påföljd än böter för brott mot 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 10 § samma kap. eller mot 4 kap. eller 6 kap. 1 eller 2 § brottsbalken eller 1 § jämte 10 § samma kap. eller mot 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 12 § samma kap. eller mot 13 kap. eller 17 kap. 1, 2, 3 eller 4 § brottsbalken,

åligger det domstolen eller, i fråga om beslut av befattningshavare vid krigsmakten, denne att ofördröjligen översända avskrift av domen eller beslutet, innehållande uppgift om *den dömdes personnummer*, till den länsstyrelse, som beslutat om körkortets utfärdande. Motsvarande skyldighet åvilar domstol, som eljest meddelat dom eller beslut i mål, vari lägre domstol eller befattningshavare vid krigsmakten haft att sända avskrift av domen eller beslutet.

(Andra stycket utgår.)

Har körkort enligt 33 § 3 mom. vägtrafikförordningen återkallats tills vidare eller beslut om körkorts omhändertagande enligt 35 § samma förordning översänts till den länsstyrelse, som beslutat om körkortets utfärdande, skall, därest förundersökning nedlägges eller beslut meddelas, att åtal ej skall väckas, den myndighet, som hade att förbereda *talán*, ofördröjligen underrätta länsstyrelsen härom med angivande av personnumret.

3 mom.⁶ Har nykterhetsnämnd beslutat ställa körkortsinnehavare eller person, för vilken beslutats om utfärdande av körkort, under övervakning enligt 15 § lagen om nykterhetsvård eller har nämnden till länsrätt ingivit ansökan om att *sådan person* måtte intagas å allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare, skall nämnden ofördröjligen avsända meddelande om förhållandet jämte upp-

⁴ Senaste lydelse 1971: 743.

⁵ Senaste lydelse 1966: 517.

⁶ Senaste lydelse 1971:363.

* Helt ny text.

gift om *hans personnummer* till den länsstyrelse, som *beslutat om körkortets utfärdande*.

Finner nykterhetsnämnd i annat fall än som avses i första stycket, att rätten för viss person att innehava körkort bör omprövas till följd av dennes alkoholmissbruk, åligger det nämnden att ofördröjligen avsända meddelande därom jämte uppgift om *hans personnummer* till den länsstyrelse, som *beslutat om körkortets utfärdande*.

I samtliga fall som avses i detta moment skall nämnden avgiva yttrande i frågan, huruvida körkortet bör återkallas.

4 mom.* Bestämmelserna i 2 och 3 mom. äga motsvarande tillämpning med avseende på innehavare av utländskt körkort. Är körkortets innehavare mantalskriven i riket, skall avskrift eller meddelande sändas till länsstyrelsen i det län, där han är mantalskriven. Beträffande den som ej är mantalskriven i riket, skall avskrift eller meddelande sändas till länsstyrelsen i det län, där han är kyrkobokförd, eller, om han ej heller är kyrkobokförd i riket, till länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen skall samtidigt underrättas om körkortets nummer eller annan beteckning, dagen för dess utfärdande och det land, vari det utfärdats.

81 § Finner polismyndighet anledning förekomma till återkallelse av körkort, skall polismyndigheten därom göra framställning hos den länsstyrelse, som *beslutat om körkortets utfärdande*. I framställningen skall *körkortsinnehavarens personnummer* angivas.

Bestämmelserna i första stycket äga motsvarande tillämpning på utländskt körkort; framställning skall i sådant fall göras hos länsstyrelse som anges i 80 § 4 mom.

Finner *länsstyrelse* eller polismyndighet anledning förekomma till återkallelse av tillstånd för trafikskola eller av godkännande som föreståndare, lärare eller instruktör vid trafikskola, skall *anmälan därom göras hos trafiksäkerhetsverket*.

83 § Vederbörande trafikinspektör i distrikt skall hava tillsyn över dem som jämlikt 31 § 5 mom. vägtrafikförordningen av

länsstyrelse särskilt förordnats att anställa förarprov för traktor. Den förordnande har att efterkomma de anvisningar, som för verksamheten meddelas av trafiksäkerhetsverket eller av trafikinspektören i distriktet.

För anställande av förarprov för traktor äger den förordnade att av sökanden uppbära 15 kronor i avgift.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1973.

Övergångsbestämmelser


1. Intill dess Kungl. Maj:t bestämmer annat skall de nuvarande av länsstyrelserna förda körkortsregistren bibehållas i vad avser anteckningar om förhållande, anmält jämlikt 80 § 2 mom. första eller andra styckena i momentets äldre lydelse samt avseende dom eller beslut, som meddelats före den 1 mars 1972, eller strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot, som godkänts före sagda dag, eller omständighet, som eljest antecknats enligt 74 § h) eller i) i stadgandets äldre lydelse och varom uppgift inkommit före den 1 mars 1972. Registerkort med sådana anteckningar skall även innehålla uppgift om körkortsinnehavarens namn, personnummer och enligt äldre bestämmelser gällande körkortsnummer.

Har anteckningarna beträffande gällande körkort icke före den 1 januari 1973 förts över till det nya körkortsregistret, skall länsstyrelsen fortfarande föra körkortsregister för körkortet enligt de äldre bestämmelserna till dess överföring skett eller körkortet upphört att gälla eller 90 år förflutit från körkortsinnehavarens födelse.

2. Om körkortsinnehavare, beträffande vilken register föres enligt punkten 1, tilldelas körkort av annat slag av annan länsstyrelse än den som för registret, skall utdrag ur registret inhämtas och motsvarande register föras av den länsstyrelse som utfärdat det nya körkortet. Motsvarande gäller, då efter återkallelse beslut om utfärdande av nytt

* Helt ny text.

Körkortets framsida

PERMIS DE CONDUIRE KÖRKORT		1)		SVERIGE		
1. Efternamn 2. Förnamn 3. Född						
<table border="1" style="width: 100%; height: 40px;"> <tr> <td style="text-align: center;">Innehavarens namnteckning</td> </tr> </table>					Innehavarens namnteckning	
Innehavarens namnteckning						
5. Utf. av	STATENS TRAFIKSÄKERHETSVERK					
6. I	STRÄNGNÄS					
7. Förnyas	4)					
8. Klass	2)					
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">Nr</td> <td style="width: 90%;"></td> </tr> </table>					Nr	
Nr						
Villkor	3)					
Exp.avg.						

Körkortets baksida

De bokstäver som ingår i körkortsklassen på rad 8 på framsidan anger behörighet att föra fordon enligt följande:

A MOTORCYKEL (har innehavaren ej fyllt 18 år: endast lätt mc)
 B PERSONBIL och LÄTT LASTBIL (totalvikt högst 3500 kg) även med ett släpfordon med totalvikt högst 750 kg (i vissa fall tyngre)
 C TUNG LASTBIL
 D BUSS
 E SLÄPFORDON, oavsett vikt

Står ordet GLASÖGON på raden för villkor skall Ni använda glasögon (linser) som ger tillräcklig synskärpa när Ni kör.

Anvisningar.

Raderna 1—3 och 7—8 samt uppgift om nummer, villkor och expeditonsavgift ifyllas av trafiksäkerhetsverket innan den handling, varifrån körkortet skall färdigställas, sändes ut för inhämtande av sökandens namnteckning. Raderna 1—3 och uppgift om nummer, varmed avses personnummer, ifyllas med namn och födelsetid enligt uppgifter i centrala personregistret. Sökandens namnteckning på handlingen inhämtas av postverket. Sökandens foto fästes på sin plats av trafiksäkerhetsverket. Körkortet skall av trafiksäkerhetsverket efter färdigställandet förses med reliefstämpel.

Körkort för motorfordon skall ej förses med stämpel enligt expeditonskungörelsen.

- 1) Tillstånd för innehavare av körkort klass AB eller ABE att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran anges med beteckningen TAXI på denna plats.
- 2) Vid angivande av körkortsklass sättes en asterisk på platsen för var och en av bokstäverna A—E som icke ingår i beteckningen för klassen.
- 3) Skyldighet att vid förande av körkortspliktigt fordon bära nödiga glas anges här med ordet GLASÖGON. Villkor som skall anmärkas på körkortet anges med länsbokstav och nummer på skrivelse vari villkoret finnes angivet.
- 4) Plats för körkortsinnehavarens foto.

körkort fattats av länsstyrelsen i annat län än det, vars länsrätt återkallat körkortet.

3. Till dess Kungl. Maj:t bestämmer annat skall uppgift om länsbokstav och nummer för körkort och trafikort, som utfärdats före den 1 januari 1973 och gällt därefter, samt om fordonsslag, för vilket körkortet

eller trafikortet gällt, finnas i det centrala körkortsregistret.

4. Bestämmelserna om trafiksäkerhetsverket i 62, 64 och 65 §§, 69 § sista stycket, 72, 73 och 79 §§ i den nya lydelsen tillämpas på bilregisternämnden till dess Kungl. Maj:t bestämmer annat.

Utkast till

Övriga kungörelser

Kungörelse om ändring i kungörelsen (1956:522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m.

Häri genom förordnas, att till 4 §¹ kungörelsen (1956:522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m. skall fogas två nya moment, betecknade 3 och 4 mom., av den lydelse nedan anges.

3 mom. Prövning av fråga, som avses i 1 mom., ankommer på länsrätten i det län, där innehavaren av tillståndsbeviset är kyrkobokförd. Är han icke kyrkobokförd i Sverige, prövas frågan av länsrätten i Stockholms län; prövningen må dock överlämnas till länsrätten i det län, där innehavaren vistas, om han begär det och länsrätten i Stockholms län finner lämpligt att överlämna ärendet dit.

4 mom. Bestämmelserna i 80 § 2 och 3

mom. samt 81 § första stycket vägtrafikungörelsen (1951:743) äga motsvarande tillämpning i fråga om innehavare av tillståndsbevis som avses i 3 §. Vid översändandet eller framställningen skall uppgift lämnas om nummer eller beteckning av annat slag på tillståndsbeviset, om den myndighet som utfärdat det, den stat, i vilken beviset utfärdats, ort och dag för dess utfärdande, samt tiden för dess giltighet ävensom om innehavarens medborgarskap, hemort och bostadsadress i hemlandet samt om hans personnummer eller, om han saknar personnummer i Sverige, om hans fullständiga namn, hans födelsetid och födelseort samt hans bostadsadress i Sverige.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1973.

Utkast till

Kungörelse om ändring i kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort

Häri genom förordnas, att 6 §² kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort skall ha nedan angivna lydelse.

6 § 1 mom. Därest villkoren för erhållande av körkort, som avses i 1 §, uppenbarligen icke längre uppfyllas eller sådant förhållande föreligger, som jämlikt 33 § vägtrafikförordningen medför återkallelse av

körkort, äger länsrätt efter anmälan av länsstyrelse besluta, att körkortet under viss tid icke skall medföra rätt, som anges i 1 §. Därvid skola i tillämpliga delar bestämmel-

¹ Senaste lydelse (av 1 mom.) 1971:365.

² Senaste lydelse 1971:364.

Ändringen innebär, att 2 och 3 mom. tillagts, varjämte den tidigare texten åsatts beteckningen 1 mom.

* Helt ny text.

serna i 33 och 34 §§ vägtrafikförordningen tjäna till ledning.

Beslutar länsrätten att körkortet under viss tid icke skall medföra rätt, som anges i 1 §, skall länsstyrelsen omhändertaga körkortet intill utgången av den tid, för vilken innehavaren fråntagits rätten att bruka detsamma, eller intill den tidpunkt dessförinnan, då innehavaren lämnar Sverige. Anteckning om beslutet skall, därest så lämpligen kan ske, göras å körkortet, varjämte anmälan om beslutet, innefattande uppgift om förarens namn och adress, skyndsamt skall göras till kommunikationsdepartementet.

2 mom. Prövning av fråga, som avses i 1 mom. första stycket, ankommer på länsrätten i det län, där innehavaren är mantalsskriven eller, om han icke är mantalsskriven i Sverige, kyrkobokförd. Är han ej heller kyrkobokförd i Sverige, prövas frågan av länsrätten i Stockholms län; prövningen må dock överlämnas till länsrätten i det län, där innehavaren vistas, om han begär det och länsrätten i Stockholms län finner lämpligt att överlämna ärendet dit.

3 mom. Bestämmelserna i 80 § 2 och 3 mom. samt 81 § första stycket vägtrafikungörelsen (1951:743) äga motsvarande tillämpning i fråga om innehavare av körkort som avses i 1 §. Vid översändandet eller framställningen skall uppgift lämnas om nummer eller beteckning av annat slag på körkortet, om den myndighet som utfärdat det, den stat, i vilken körkortet utfärdats, ort och dag för dess utfärdande, samt tiden för dess giltighet ävensom om innehavarens medborgarskap, hemort och bostadsadress i hemlandet samt om hans personnummer eller, om han saknar personnummer i Sverige, om hans fullständiga namn, hans födelse tid och födelseort samt hans bostadsadress i Sverige.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1973.

Kronologisk förteckning

1. Ämbetsansvaret II. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.
2. Möbelindustrin i Sverige. Göteborgs Offsettryckeri AB. I.
3. Personal för tyg- och intendenturförvaltning. Beckman, Fö.
4. Säkerhets- och försvarspolitik. Göteborgs Offsettryckeri AB. Fö.
5. CKR (Centrala körkortsregistret) Svenska Reproduktions AB. K.

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ämbetsansvaret II. [1]

Försvarsdepartementet

Personal för tyg- och intendenturförvaltning. [3]

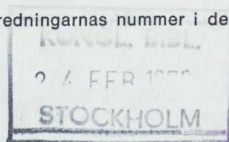
Säkerhets- och försvarspolitiken. [4]

Kommunikationsdepartementet

CKR (Centrala körkortsregistret) [5]

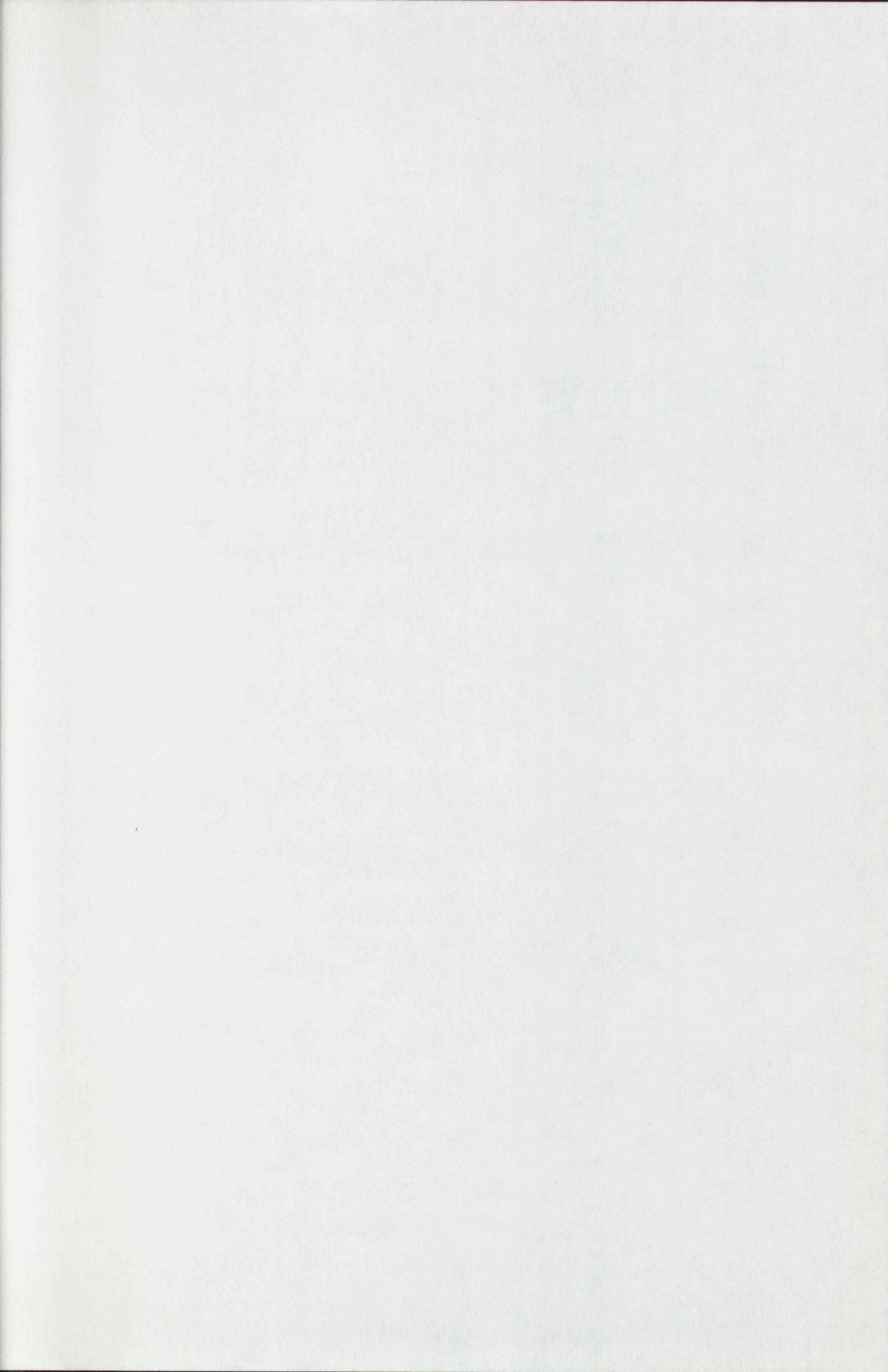
Industridepartementet

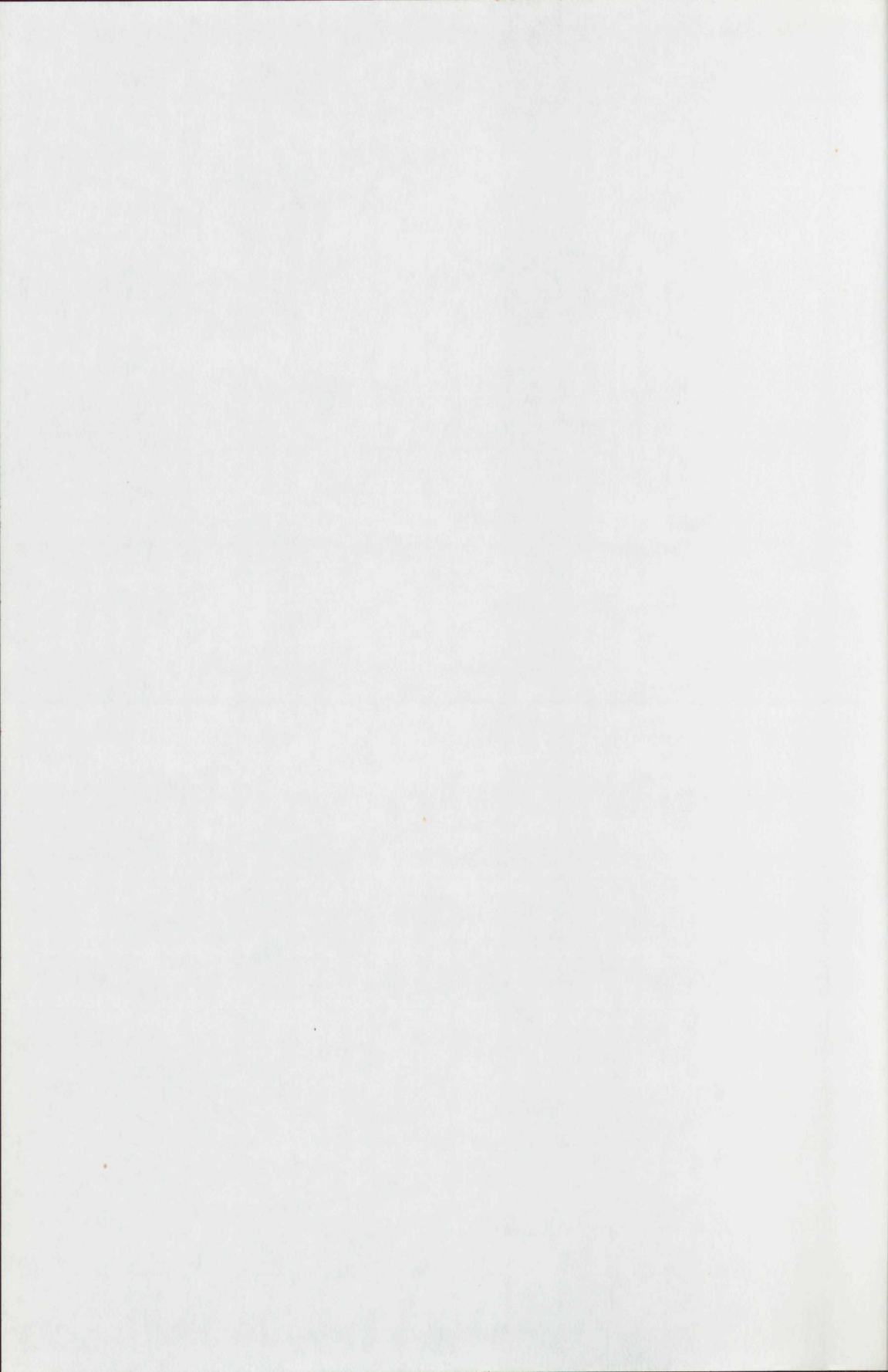
Möbelindustrin i Sverige. [2]

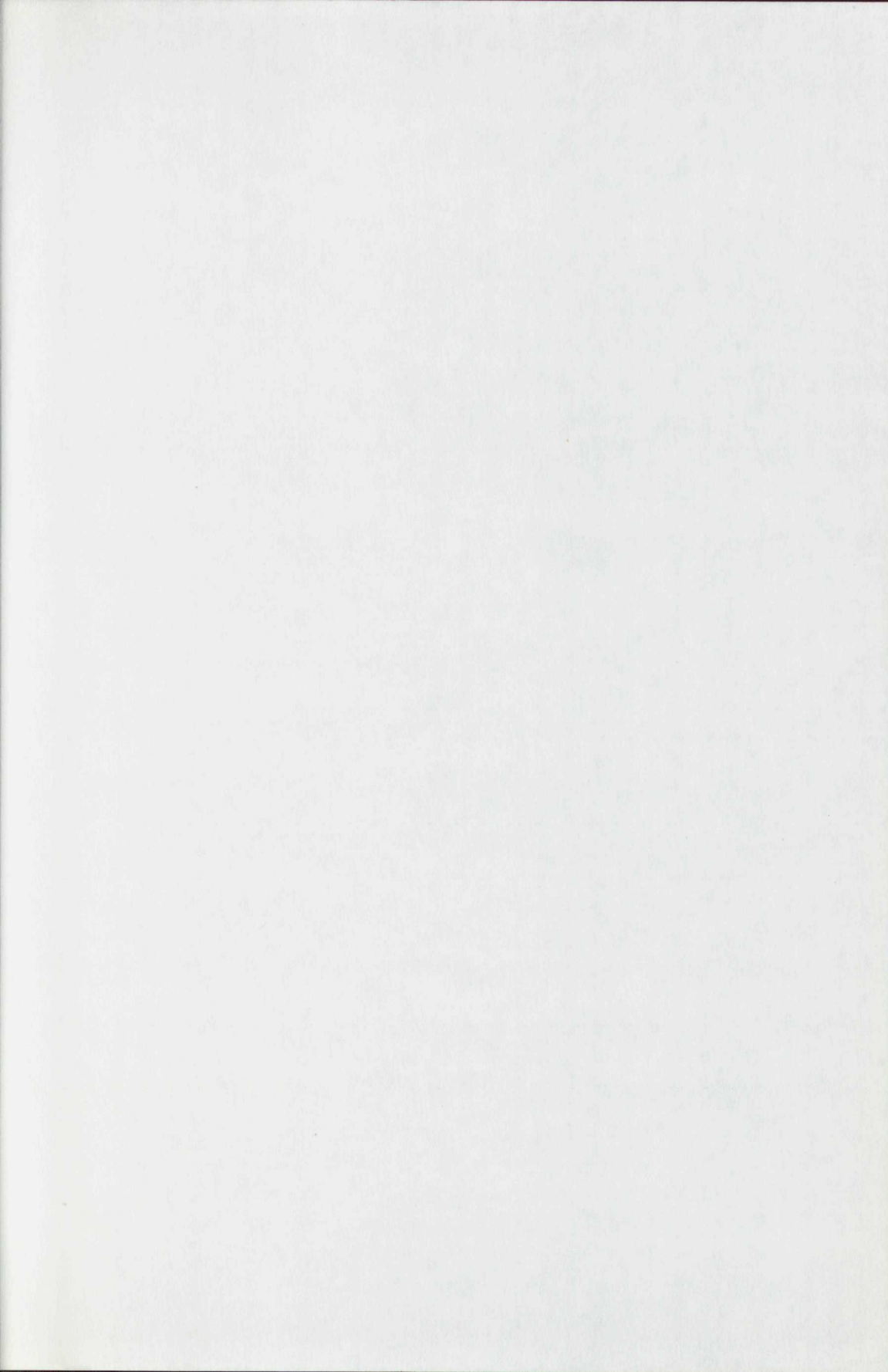












Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-00163-2