

Fortsatt körkorts reform

1978:27

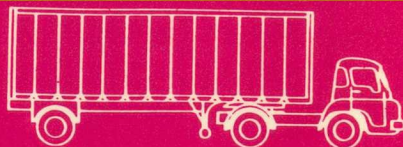


Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



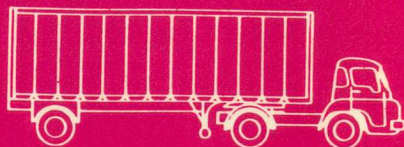
National Library
of Sweden



Betänkande av körkortsutredningen

Fortsatt körkorts reform

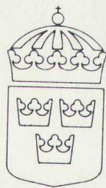
1978:27



Betänkande av körkortsutredningen



258-
28



Statens offentliga utredningar
1978:27
Kommunikationsdepartementet

Fortsatt körkortsreform

Betänkande av körkortsutredningen
Stockholm 1978

Omslag Carl Axel Virin
Jernström Offsettryck AB

ISBN 91-38-04060-3
ISSN 0375-250X
Gotab, Kungälv 1978

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 18 mars 1976 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda vissa körkortsfrågor samt att besluta om experter, sekreterare och annat arbetsbiträde åt den sakkunnige. Med stöd av bemyndigandet tillkallade departementschefen den 29 mars 1976 såsom utredningsman justitiekanslern Ingvar Gullnäs.

Att såsom sakkunnig biträda utredningsmannen förordnades den 16 juni 1976 numera rättschefen i kommunikationsdepartementet Valter Nilsson. Såsom experter i utredningen förordnades samma dag avdelningsdirektören Yngve Jotoft, förste länsassessorn Hans Sjöberg och byråcheferna Hans Wranghult och Claes Zeime samt den 1 februari 1977 – med entledigande av Zeime – direktören Carl-Gunnar Hammarlund, trafikinspektören Mats Molander, numera chefsåklagaren Ola Nilsson och poliskommissarien Gunnar Tåveby.

Till sekreterare åt utredningen förordnades den 16 juni 1976 hovrättsassessorerna Jan Petersson och John-Olof Wallin. Petersson entledigades den 24 februari 1977 från uppdraget som sekreterare och förordnades samma dag såsom expert i utredningen. Till ny sekreterare förordnades den 1 mars 1977 hovrättsassessorn Tony Junestad.

Utredningen – som kallat sig körkortsutredningen – får härmed överlämna betänkandet Fortsatt körkortsreform.

Den sakkunnige och experterna i utredningen har i allt väsentligt anslutit sig till utredningens förslag.

Stockholm i juni 1978

Ingvar Gullnäs

/John-Olof Wallin

Tony Junestad

The Standard for the Communist Party

Communism is the only system of government that has ever been based on the principle of class struggle. It is the only system that has ever been based on the principle of the dictatorship of the proletariat. It is the only system that has ever been based on the principle of the abolition of private property. It is the only system that has ever been based on the principle of the abolition of the state. It is the only system that has ever been based on the principle of the abolition of the family. It is the only system that has ever been based on the principle of the abolition of the individual. It is the only system that has ever been based on the principle of the abolition of the nation. It is the only system that has ever been based on the principle of the abolition of the world.

Continued on page 10

Page 10

Innehåll

<i>Förkortningar</i>	11
<i>Sammanfattning</i>	13
<i>Författningsförslag</i>	23

I Inledning

1	<i>Direktiven och tilläggsdirektiven</i>	75
2	<i>Allmänt om bakgrunden till utredningsuppdraget</i>	79
3	<i>Utredningens bedrivande</i>	81
3.1	Studiebesök i USA och Canada	81
3.2	Statistikundersökning	81
3.3	Överläggningar med företrädare för rikspolisstyrelsen och trafik- säkerhetsverket samt polismyndigheter och länsstyrelser	81
3.4	Samråd med andra utredningar	82

II Överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol

4	<i>Handläggningen av körkortsmål vid länsrätterna</i>	85
4.1	Författningsbestämmelser	85
4.2	Omprövningsförfarandet	86
4.3	Ordningsföreläggande, strafföreläggande eller stämning. Hand- läggningen av ansvarsfrågan vid trafikbrott	87
5	<i>Gränsdragningsproblematiken vid en överflyttning</i>	91
5.1	Innebörden av tilläggsdirektiven	91
5.2	Förutsättningarna för allmän domstols körkortsprövning med nuvarande handläggning av ansvarsfrågan vid trafikbrott	92
5.3	Överväganden	93
6	<i>Handläggningen av körkortsmål vid allmän domstol</i>	97
6.1	Körkortsåtgärdens straffrättsliga ställning och dess betydelse vid straffmätningen i trafikmål	97
6.1.1	Den straffrättsliga ställningen	97
6.1.2	Betydelsen vid straffmätningen i trafikmål	98
	Nuvarande ordning	98

	Trafikmålskommittén	98
6.1.3	Överväganden	99
6.2	Åklagarens yrkande i körkortsfrågan	99
6.2.1	Yrkandets betydelse för påföljdsvalet i allmänhet	99
6.2.2	Överväganden	100
6.3	Interimistiska beslut	100
6.3.1	Inledning	100
6.3.2	Nuvarande ordning vid förvaltningsdomstolarna	100
6.3.3	Trafikmålskommittén	101
6.3.4	Remissyttranden över trafikmålskommitténs förslag	102
6.3.5	Handläggningstider vid åtal för vissa trafikbrott	102
6.3.6	Överväganden	103
	Vilken domstol bör fatta interimistiska beslut i överflyttningsfallen	103
	Handläggningen vid allmän domstol	104
6.4	Personutredningen i körkorsmål	106
6.4.1	Nuvarande ordning vid förvaltningsdomstolarna	106
6.4.2	Överväganden	107
6.5	Upprepade trafikförseelser m. m.	107
6.5.1	Tilläggsdirektiven	107
6.5.2	Överväganden	107
6.6	Förlängning av spårtd	109
6.6.1	Nuvarande ordning	109
6.6.2	Trafikmålskommittén	110
6.6.3	Överväganden	111
6.7	Underlåtelse av körkortsingripande m. m.	113
6.7.1	Nuvarande ordning	113
6.7.2	Överväganden	114
6.8	Körkortsfrågans behandling i partens utevaro	115
6.8.1	Nuvarande ordning vid förvaltningsdomstolarna	115
6.8.2	Förutsättningar för dom i förarens utevaro vid tingsrätt	115
	Nuvarande ordning	115
	Konsekvenser av gällande bestämmelser vid prövning av körkortsfrågan	115
	Trafikmålskommittén	116
	Överväganden	116
6.8.3	Förutsättningar för dom i förarens utevaro i hovrätt	118
	Nuvarande ordning	118
	Överväganden	118
6.8.4	Förutsättningar för körkorsmåls avgörande i hovrätt utan huvudförhandling	118
	Nuvarande ordning	118
	Trafikmålskommittén	118
	Överväganden	119
6.9	Förutsättningar för förenklad domskrivning vid allmän domstols prövning av körkortsfrågan	119
6.9.1	Nuvarande ordning	119
6.9.2	Trafikmålskommittén	119
6.9.3	Överväganden	119

6.10	Indrivning, förvaring och återställande av körkort	119
6.10.1	Nuvarande ordning	119
6.10.2	Överväganden vid allmän domstols prövning av körkortsfrågan	120
6.11	Uppgifts- och registreringsskyldigheten	120
7	<i>Utredningens slutomdöme i överflyttningsfrågan</i>	123
7.1	Vissa statistikuppgifter	125
7.2	Fördelar och nackdelar med utredningens förslag i avsnitt 5 och 6 i förhållande till nuvarande ordning	124
7.2.1	Trafikuskottet	124
7.2.2	Utredningens bedömning	124

III Pricksystem

8	<i>Bör ett pricksystem införas i Sverige?</i>	131
8.1	Direktiven	131
8.2	Tidigare förslag och överväganden om pricksystem	131
8.2.1	Trafikmålskommitténs förslag och remissyttrandena	131
8.2.2	Propositionen 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor	133
8.3	Några utländska pricksystem	134
8.3.1	Californien	134
8.3.2	Maryland	136
8.3.3	Ontario	138
8.3.4	Västtyskland	139
8.3.5	Ett europeiskt pricksystem	140
8.4	Erfarenheterna av utländska pricksystem	140
8.4.1	Pricksystemets effektivitet som urvalsmetod	140
8.4.2	Rättssäkerhet	140
8.4.3	Trafiksäkerhetseffekter	141
8.4.4	Minnesota	143
8.4.5	Sammanfattning	144
8.5	Utformningen av ett svenskt pricksystem	144
8.5.1	Antal personer, som kan väntas bli direkt berörda	144
8.5.2	Det praktiska utrymmet för ett pricksystem	146
8.5.3	Pricktabell	146
8.5.4	Registreringen av prickar	149
8.5.5	Hanteringen av registerblad m. m.	149
8.5.6	Rehabiliteringstider	150
8.6	Överväganden och förslag	150
8.6.1	Ett pricksystems förutsättningar och funktion i Sverige i förhållande till gällande registrering av brottsbelastningar	151
8.6.2	Allmänpreventiv effekt	152
8.6.3	Pedagogisk och individualpreventiv effekt	152
8.6.4	Trafiksäkerhetseffekter	153
8.6.5	Möjligheter till smidigare genomförande av kriminalpolitiska åtgärder på trafikområdet	153
8.6.6	Bidrag till enhetligare praxis och ökad rättssäkerhet	154

8.6.7	Rationaliserings- och effektivitetsvinster	154
8.6.8	Sammanfattning och förslag	155

IV Förslag till förbättringar i den nuvarande handläggningen av körkortsmål

9	<i>Allmänt ombud i körkortsprocessen</i>	161
9.1	Direktiven	161
9.2	Tidigare förslag	161
9.3	Reformbehovet	162
9.4	Överväganden	163
9.4.1	Organisatorisk anknytning	163
9.4.2	Granskning av länsrätternas och kammarrätternas avgöranden	164
9.4.3	Införande av en kontradiktorisk process i körkortsmålen	165
	Uppgiften att anhängiggöra körkortsmål i länsrätt	165
	Uppgiften att företräda det allmänna som part i länsrätt m. m.	166
	Utredningens bedömning	168
9.4.4	Ekonomiska överväganden vid inrättandet av ett allmänt ombud	172
10	<i>Förnyat förarprov</i>	175
10.1	Direktiven m. m.	175
10.2	Nuvarande ordning	176
10.2.1	Författningsbestämmelser	176
10.2.2	Utformningen av det nuvarande förarprovet enligt 33 § KKF m. m.	176
10.2.3	Nuvarande praxis vid förarprovsförelägganden m. m.	177
10.2.4	Uttalanden vid tillkomsten av nuvarande lagstiftning m. m.	178
10.2.5	Förarprov efter återkallelse	179
10.3	Tidigare reformförslag	179
10.3.1	Trafikmålskommittén	179
10.3.2	Uttalanden i prop 1975/76:155	180
10.4	Överväganden	181
10.4.1	Inledning	181
10.4.2	Utformning och organisation	182
10.4.3	Utfärdande av förarprovsförelägganden enligt 33 § KKF	183
11	<i>Överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter</i>	185
11.1	Nuvarande ordning	185
11.2	Direktiven	186
11.3	Reformbehovet	186
11.4	Överväganden	186
11.4.1	Överflyttningsfrågan	186
11.4.2	Behovet av följdändringar	187
	Framställningen av registerblad	187
	Uppgiftsskyldigheten (82–89 §§ KKF)	188
	Registreringsskyldigheten i vad angår CKR (91–94 §§ KKF)	189

V Olika frågor om utländska körkort

12	<i>Utländska körkort</i>	193
12.1	Inledning	193
12.2	Godkännande av vissa utländska körkort	195
12.3	Godkännande av nationella körkort i internordisk trafik	196
12.4	Utbyte av utländskt körkort mot svenskt	197
12.5	Internationella körkort	197
12.6	Turistkörkort	198
12.7	Körkort för diplomater m. fl.	198
12.8	Reformförslag m. m.	198
	12.8.1 Framställning av överståthållarämbetet	198
	12.8.2 Framställning av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län	199
	12.8.3 Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV)	201
	12.8.4 Något om körkortssystemen i Danmark, Finland och Norge	203
	12.8.5 Några iakttagelser från tillämpningen av gällande regler	204
12.9	Överväganden	205
	12.9.1 Beträffande de nordiska förhållandena	205
	När skall fast bosättning anses föreligga?	206
	Körkorts giltighetstid	207
	Körkortsklasserna	207
	Återkallelseförfarandet	207
	Nytt körkort	208
	Registreringsfrågor	209
	Frågor om behörighet att föra motorfordon i yrkesmässig trafik	211
	Följdåtgärder	212
	Utredningens slutomdöme beträffande nordiska körkort	212
	12.9.2 Beträffande icke-nordiska nationella körkort	212
	Allmänt om godkännande och utbyte av utländska kör- kort	212
	Vissa övriga frågor	217

VI Registreringsfrågor

13	<i>Inledning</i>	221
13.1	Kortfattad redogörelse för gällande ordning	221
13.2	Reformförslag i korthet	223
14	<i>Registreringsfrågor beträffande innehavare av utländska körkort</i>	225
14.1	Tidigare förslag	225
14.2	Överväganden och förslag	227
15	<i>Frågor om viss rationalisering vid hanteringen av registerblad och om införande av ett särskilt trafikbrottsutdrag</i>	229
15.1	Gällande ordning	229
15.2	Reformförslag	229
15.3	Överväganden och förslag	230

16	<i>Frågor om rehabiliteringsregler</i>	235
16.1	Inledning	235
16.2	Gällande rehabiliteringsregler för några brottsregister	235
16.3	Reformförslag	236
16.4	Överväganden och förslag	238
17	<i>Gallring m. m.</i>	241
17.1	Registerkorten	241
17.2	Skrivelse från datainspektionen	241
17.3	Fråga om viss gallring i CKR	242

VII Specialmotivering

18	<i>Överflyttningalternativet</i>	245
18.1	Förslaget till ändring i körkortslagen	245
18.2	Förslaget till ändring i körkortsförordningen	249
19	<i>Förbättringsalternativet</i>	251
19.1	Förslaget till ändring i körkortslagen	251
19.2	Förslaget till ändring i körkortsförordningen	253
19.3	Förslaget till ändring i lagen (1971:52) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt	259
19.4	Förslaget till förordning (1978:000) om godkännande och utbyte av vissa utländska körkort m. m.	259
19.5	Förslaget till lag (1978:000) om registrering av vissa trafikbrott m. m.	264
19.6	Behovet av ytterligare författningsändringar	266

VIII Bilagor

Bilaga 1	<i>Förslag till kungörelse om körkortsprickar</i>	267
Bilaga 2	<i>Skiss till sammankoppling av pricksystem (1-7) med körkortsåtgärder vid lämpliga "pricknivåer"</i>	273
Bilaga 3	<i>Utdrag ur konvention rörande vägtrafik, undertecknad i Genève den 19 september 1949</i>	277
Bilaga 4	<i>Konvention om vägtrafik</i>	279
Bilaga 5	<i>KK d. 30 juni 1952 (nr 520) med anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik</i>	291
Bilaga 6	<i>KK d. 12 oktober 1956 (nr 522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt registrering av motorfordon m. m.</i>	293
Bilaga 7	<i>KK d. 6 juni 1962 (nr 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motofordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov</i>	297
Bilaga 8	<i>KK d. 6 juni 1962 (nr 227) om godkännande av vissa utländska körkort</i>	299
Bilaga 9	<i>KK d. 6.9.1973 (nr 707) om körkort för diplomater m. fl.</i>	301

Förkortningar

BrB	Brottsbalken
BRK	Bilregisterkungörelsen
CKR	Centrala körkortsregistret
EG	Den europeiska gemenskapen
JK	Justitiekanslern
JO	Justitieombudsmannen
KKBEL	Rikspolisstyrelsens särskilda belastningsregister för vissa brott som är av betydelse i körkortshänseende
KKBELu	KKBEL för innehavare av utländskt körkort
KKF	Körkortsförordningen (1977:722)
KKL	Körkortslagen (1977:477)
LON	Länsstyrelsernas organisationsnämnd
NKV	Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning
PBR	Rikspolisstyrelsens person- och belastningsregister
RB	Rättegångsbalken
RI	Rättsväsendets informationssystem
RPS	Rikspolisstyrelsen
RÅ	Riksåklagaren
SARI	Samarbetsorganet för rättsväsendets informationssystem
SFS	Svensk författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
TL	Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TSV	Trafiksäkerhetsverket
TU	Trafikuskottet
VTL inf.	Kungörelsen (1971:823) om införande av ny vägtrafiklagstiftning
VTF	Vägtrafikförordningen (1951:648)

100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200

1. Die erste Gruppe ist die Gruppe der
2. Die zweite Gruppe ist die Gruppe der
3. Die dritte Gruppe ist die Gruppe der
4. Die vierte Gruppe ist die Gruppe der
5. Die fünfte Gruppe ist die Gruppe der
6. Die sechste Gruppe ist die Gruppe der
7. Die siebte Gruppe ist die Gruppe der
8. Die achte Gruppe ist die Gruppe der
9. Die neunte Gruppe ist die Gruppe der
10. Die zehnte Gruppe ist die Gruppe der
11. Die elfte Gruppe ist die Gruppe der
12. Die zwölfte Gruppe ist die Gruppe der
13. Die dreizehnte Gruppe ist die Gruppe der
14. Die vierzehnte Gruppe ist die Gruppe der
15. Die fünfzehnte Gruppe ist die Gruppe der
16. Die sechzehnte Gruppe ist die Gruppe der
17. Die siebenzehnte Gruppe ist die Gruppe der
18. Die achtzehnte Gruppe ist die Gruppe der
19. Die neunzehnte Gruppe ist die Gruppe der
20. Die zwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
21. Die einundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
22. Die zweiundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
23. Die dreiundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
24. Die vierundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
25. Die fünfundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
26. Die sechsundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
27. Die siebenundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
28. Die achtundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
29. Die neunundzwanzigste Gruppe ist die Gruppe der
30. Die hundertste Gruppe ist die Gruppe der

Sammanfattning

Körkortsutredningen har haft till uppgift att fullfölja det reformarbete på körkortsområdet som kom till uttryck i prop. 1975/76:155. Bland de större frågor som behandlades i denna proposition men i vilka departementschefen och regeringen inte ansåg sig kunna ta slutlig ståndpunkt utan ytterligare utredning fanns den som gällde införande av ett s. k. pricksystem för körkortsbelastningar på grund av trafikbrottslighet och eventuellt även annan brottslighet. Andra frågor gällde reformer av körkortsprocessen vid de allmänna förvaltningsdomstolarna, bl. a. genom införande av ett s. k. allmänt ombud, varningsinstitutet, förarprov och registrering av belastningar i körkortshänseende.

Vid behandlingen av den nämnda propositionen beslöt riksdagen bifalla en motion enligt vilken handläggningen av vissa körkortsmål skulle överflyttas från de allmänna förvaltningsdomstolarna till de allmänna domstolarna. Körkortsfrågan skulle därmed sammanföras med ansvars- och påföljdsfrågorna i brottmålet, något som enligt riksdagens mening borde ge värdefulla fördelar. Utredningen erhöll på grund av riksdagens beslut tilläggsdirektiv innebärande ett uppdrag att utarbeta förslag till en reform i enlighet med beslutet.

På grund av riksdagens beslut vid behandlingen av samma proposition har under utredningsarbetets gång genomförts den reformen (prop. 1976/77:113) att den tidigare körkortskungörelsen uppdelats i en körkortslag (KKL) och en körkortsförordning (KKF), vilka författningar trätt i kraft den 1 januari 1978. Denna reform berörde emellertid huvudsakligen formella frågor.

Överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol (kap. II)

Enligt tilläggsdirektiven har utredningen haft att lägga fram förslag till regler om överflyttning av handläggningen av vissa frågor om körkortsingripanden från förvaltningsdomstol till allmän domstol, dvs. främst från länsrätt till tingsrätt. Vid en samlad bedömning av de för- och nackdelar som utredningen ansett vara förenade med en sådan överflyttning har utredningen funnit att nackdelarna överväger. Detta gäller enligt utredningens mening i all synnerhet om man även beaktar de förbättringar som kan göras i fråga

om den nuvarande handläggningen av körkortsmål. Utredningen föreslår därför att frågor om körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt. Med hänsyn till tilläggsdirektiven har utredningen emellertid utarbetat förslag till sådana mer centrala författningsbestämmelser som skulle bli nödvändiga vid en överflyttning (det s. k. överflyttningsoptionen). Utredningen har härvid huvudsakligen utgått från den nuvarande lydelsen av körkortslagen (1977:477) och körkortsförordningen (1977:722).

I första delen av kap. II redovisar utredningen de *gränsdragningsproblem* mellan länsrätt och tingsrätt som uppkommer vid den av riksdagen beslutade överflyttningen.

Riksdagsbeslutet innebär att allmän domstol skall besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i ansvarsdelen. Enligt utredningens mening ligger det i sakens natur att allmän domstol i förekommande fall bör ha befogenhet att tillgripa den körkortsåtgärd domstolen finner påkallad. Domstolen bör således ha möjlighet att meddela körkortshavaren varning i de fall återkallelse anses alltför ingripande. Lika naturligt är att domstol som funnit återkallelse nödvändig också har att i domen bestämma spärtnid, dvs. den tid som måste förflyta innan nytt körkort får utfärdas.

De viktigaste "överflyttningfallen" utgör enligt riksdagens beslut grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, rattonykterhet, allvarigare fall av smitning och vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott. Utredningen har på anförda skäl funnit att allmän domstol i princip bör pröva körkortsfrågan i de fall körkortshavaren befinnes skyldig till *grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning enligt 5 § trafikbrottslagen samt – eventuellt – i de fall han efter stämning som ej föregåtts av strafföreläggande befinnes skyldig till rattonykterhet*. Gruppen "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" måste enligt utredningens mening helt uteslutas vid allmän domstols prövning av körkortsfrågan.

Med utgångspunkt från utredningens ståndpunkt i gränsdragningsfrågan redovisas vidare i kap. II hur utredningen tänkt sig *handläggningen av körkortsmål vid allmän domstol*.

I fråga om körkortsåtgärdens betydelse vid straffmätningen i trafikmål anser utredningen övervägande skäl tala för ett införande av en "påverkansregel". Denna bör enligt utredningens mening utformas så att det men körkortshavaren lider genom ett beslut om körkortsspärr kan beaktas vid bestämmande av påföljd för det brott som föranlett spärren. Utredningen betonar att innebörden av en sådan påverkansregel är att körkortsfrågan alltid skall avgöras med utgångspunkt från vad trafiksäkerheten kräver och att den avvägning som skall göras således får påverka endast den straffrättsliga påföljden.

Allmän domstol torde vara oförhindrad att pröva körkortsfrågan oberoende av åklagarens yrkande. Utredningen anser emellertid att körkortshavaren regelmässigt bör få kännedom om åklagarens inställning i körkortsfrågan så att ett yrkande om körkortsåtgärd ej kommer som en överraskning för honom.

Interimistiska körkortsbeslut i överflyttningsfallen bör enligt utredningens mening fattas av allmän domstol. Skulle körkortet ha omhändertagits, föreslår utredningen att omhändertagandebeslutet blir föremål för automatisk omprövning i tingsrätt endast i de fall sådan omprövning begärs av körkorts-havaren. Om omprövning begärs skall sådan prövning ske inom viss tid, vilken föreslås bli mycket kort. En förutsättning för ett dylikt system bör dock enligt utredningens uppfattning vara att de omhändertagandebeslut som ej fattats av vederbörande åklagare automatiskt tillställs denne för prövning av frågan huruvida beslutet skall bestå. En annan viktig förutsättning torde vara att de brottmål i vilka den misstänktes körkort omhändertagits handläggs med förtur. Enligt utredningens mening bör för övrigt samtliga brottmål i vilka den misstänktes körkort omhändertagits och/eller interimistiskt återkallats handläggas med förtur. Denna princip bör gälla även om domstolen ej har att pröva körkortsfrågan. För att i angivna fall åstadkomma en snabbare handläggning anser utredningen det vara tillfyllest om det i instruktion eller arbetsordning för polis- och åklagarmyndigheter samt tingsrätter upptas föreskrifter om förtur.

En samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågorna vid allmän domstol förutsätter enligt utredningens mening att *tillfredsställande personutredning* finns. För att uppnå detta bör det vara tillräckligt med en allmänt hållen föreskrift av innebörd att "erforderlig personutredning" skall föreligga i de trafikmål där allmän domstol har att pröva körkortsfrågan.

Enligt utredningens tilläggsdirektiv innebär riksdagens inledningsvis omförmälda beslut att handläggningen av körkortsingripanden mot dem som genom *upprepade trafikförseelser* har visat sig olämpliga som förare bör ligga kvar hos länsrätt. På skäl som närmare utvecklas i den allmänna motiveringen har utredningen funnit att tingsrätt vid sin prövning av körkortsfrågan bör vara skyldig att beakta all den brottslighet – trafikbrottslighet eller annan – som kan påverka körkortsfrågan och som vid prövningen är känd för tingsrätten. I denna brottslighet bör givetvis inräknas även den brottslighet som samtidigt är föremål för tingsrättens prövning i ansvarsfrågan. Tingsrätten bör enligt utredningens uppfattning däremot ej få väga in faktorer av typen allmän misskötsamhet eller bristande synförmåga.

Utredningen föreslår att frågor om *förlängning av spärrtid* skall ankomma på tingsrätt om det under spärrtid inträffat omständighet som anges i 16 § 1–6 KKL eller om det under spärrtiden framkommit sådan omständighet som har inträffat före beslutet om spärrtid men ej har varit känd vid det tillfället. Tingsrättens prövning av löpande spärrtid bör enligt utredningens mening vara obligatorisk och således oberoende av den tilltalades inställning. En självklar förutsättning för tingsrättens prövning är naturligtvis att rätten finner den tilltalade skyldig till sådant trafikbrott som berättigar domstolen att pröva frågan om körkortsingripande.

Omprövning enligt 25 § KKL av körkortsåterkallelse som beslutats av allmän domstol bör enligt utredningens uppfattning ankomma på förvaltningsdomstol, dvs. i första instans på länsrätt.

Utredningen anser att något undantag från RB:s regler om möjligheterna till handläggning av mål i *parts utevaro* vid tingsrätt och i hovrätt ej är nödvändigt vid prövning av körkortsfråga.

Utredningen har ej heller ansett det motiverat att föreslå regler om ob-

ligatorisk förhandling i hovrätt när körkortsfråga förekommer i bötesmål. Frågan därom får bli beroende av en lämplighetsprövning från fall till fall.

Frågor om *indrivning, förvaring och återställande av körkort* handläggs enligt gällande ordning i princip av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet. Utredningen diskuterar ett system vid allmän domstols prövning av körkortsfrågan, enligt vilket den åklagare som för ansvarstalan i domstolen skulle kunna fullgöra vissa av länsstyrelsens uppgifter.

Avslutningsvis konstaterar utredningen i detta avsnitt att allmän domstols prövning av körkortsfrågan vid vissa trafikbrott ej synes bära föranleda någon inskränkning av *domstolens* nuvarande *uppgiftsskyldighet* till länsstyrelserna. Uppgiftsskyldigheten måste i stället utvidgas till att avse även interimistiska beslut.

Pricksystem (kap. III)

Enligt direktiven har utredningen haft att utreda förutsättningarna för och effekterna av ett *pricksystem* i Sverige samt överväga hur ett sådant system lämpligen bör utformas för att kunna inpassas i nuvarande praxis rörande körkortsåtgärder. Utredningsmannen och dåvarande sekreteraren Jan Petersson har för att studera olika pricksystem företagit en studieresa till USA och Canada. För att närmare kunna överväga förutsättningarna för ett pricksystem i Sverige har utredningen även införskaffat viss statistik från rikspolisstyrelsens särskilda belastningsregister för vissa brott som är av betydelse i körkortshänseende, KKBEL.

Utredningen har efter att ha studerat frågan om ett pricksystem i Sverige sammanfattningsvis kommit fram till följande slutsatser. Ett pricksystem kan inte väntas få några *allmänpreventiva effekter*. Det får anses tveksamt om man i praktiken uppnår några *pedagogiska* eller *individualpreventiva effekter* som är av betydelse för trafiksäkerheten. Sådana effekter kan i vart fall lika väl vinnas genom ökad information till körkortshavarna om vilka körkortsåtgärder som olika trafikbrott normalt brukar föranleda. Ett pricksystem kan inte heller på annat sätt förväntas medföra några märkbara effekter på *trafiksäkerheten* eller bidra till en *enhetligare praxis* och därmed *ökad rättssäkerhet*. Däremot kan ett pricksystem ge vissa *rationaliseringsvinster* när det gäller urvalet och hanteringen av den information till länsstyrelserna om trafikbrottslighet som kan utlösa ett omprövningsförfarande i fråga om körkortsinnehavet. Motsvarande vinster torde dock kunna uppnås genom andra och enklare medel än ett pricksystem. Urvalet av den angivna informationen till länsstyrelserna kan bygga direkt på brotten eller förseelserna så att såväl vissa typer av belastningar som en viss mängd därav föranleder rapportering till körkortsmyndigheten. Därvid kan man ta hänsyn även till den aktuella förseelsens grovhet sådan den kommit till uttryck i den bestämda påföljden. Sådana hänsyn kan inte tagas inom ramen för ett pricksystem av gängse typ.

Utredningens slutsats är således att tillräckliga skäl för att införa ett pricksystem i Sverige ej föreligger.

Förslag till förbättringar i den nuvarande handläggningen av körkortsmål (kap. IV)

Såsom inledningsvis framhållits i sammanfattningen till kap. II har utredningen vid en samlad bedömning av för- och nackdelar med den av riksdagen beslutade överflyttningen av vissa körkortsmål till allmän domstol funnit att nackdelarna överväger och detta i all synnerhet om man beaktar de *förbättringar* som enligt utredningens mening kan göras i *den nuvarande handläggningen av körkortsmål* (det s. k. förbättringsalternativet).

I utredningens direktiv behandlas flera frågor som kan inrymmas under kapitelrubriken. Den största frågan gäller införande av ett *allmänt ombud* i körkortsprocessen. Härutöver uppmärksammas i direktiven bl. a. frågor om en reformering av *varningsinstitutet*, om en effektivisering av *förarprovet* beträffande förare mot vilka anmärkningar riktas samt om *överflyttning av körkortsmål* mellan länsrätter.

Beträffande den reform som innebär att ett allmänt ombud införs har utredningen enligt direktiven haft att överväga i vilken omfattning ombudet skall medverka i körkortsprocessen och hur reformen organisatoriskt skall genomföras. I fråga om det allmänna ombudets *ställning i organisatoriskt hänseende* har utredningen utgått från att länsrätten i framtiden kommer att vara fristående i förhållande till länsstyrelseorganisationen. Vid en utbrytning av länsdomstolarna från länsstyrelserna bör det allmänna ombudet enligt utredningens mening placeras på vederbörande länsstyrelse och endast ta befattning med körkortsmål som hör till den egna länsstyrelsen. Om ett införande av ett allmänt ombud i körkortsprocessen blir aktuellt innan en utbrytning av länsrätterna genomförts, bör ombudet ändå kunna inordnas i länsstyrelsen. Utredningen anser att lämpliga kandidater för uppdraget som allmänt ombud bör kunna rekryteras från den nuvarande länsstyrelseorganisationen. Uppgiften bör ligga väl till för t. ex. erfarna länsstyrelsejurister, vilka tidigare tjänstgjort som föredragande i körkortsmål.

Den mest angelägna uppgiften för ett allmänt ombud är enligt utredningens mening att verka för en *enhetlig rättstillämpning* i körkortsmålen. För att åstadkomma detta bör ombudet åläggas att granska länsrätternas och kammarrätternas avgörande i dessa mål samt tillförsäkras rätt att överklaga avgörandena i närmast högre instans. Vid granskningen av länsrätternas beslut bör det allmänna ombudet pröva om beslutad åtgärd kan anses tillräcklig och vid behov föra målet vidare till kammarrätten. Det allmänna ombudet bör dock kunna föra talan även till motpartens förmån. Om ombudet tillåts att i skärpande riktning föra talan mot ett beslut om varning, vilket utredningen föreslår, bör enligt utredningens mening det nuvarande fullföljdsförbudet mot varning helt upphävas.

Den härnäst mest angelägna fråga som kan få sin lösning genom införande av ett allmän ombud är enligt utredningens bedömning önskemålet om etablering av ett klart *tvåpartsförhållande* i körkortsmålen. Ett allmänt ombud bör i ett dylikt system ha befogenhet att dels *anhängiggöra målen* i länsrätten, dels *företräda det allmänna* vid handläggningen inför förvaltningsdomstolarna av dessa mål och detta oberoende av om handläggningen är skriftlig eller muntlig.

Om det allmänna ombudet anförtros uppgiften att anhängiggöra körkortsmålen i länsrätten bör ombudet även åläggas *det primära utredningsansvaret* i målen. Det är enligt utredningens mening en fördel om det allmänna ombudet i förekommande fall kan underlåta att göra omprövningsanmälan hos länsrätten i de fall då ett körkortsingripande ej behövs. Prövningen i denna del bör åvila det allmänna ombudet men för att prövningen skall kunna bli meningsfull måste den föregås av den utredning som kan anses nödvändig.

Det allmänna ombudet bör självfallet framställa någon form av *yrkande* i körkortsfrågan. Ombudet bör enligt utredningens mening göra omprövningsanmälan i länsrätten endast i de fall då han anser att den s. k. återkallelse-nivån har uppnåtts, dvs. då återkallelse bör ske eller varning meddelas som ett alternativ till återkallelse. I dessa fall bör det allmänna ombudet yrka att körkortsåtgärd vidtages. Härutöver bör det åligga ombudet att som grund för yrkandet ange och dokumentera dels den brottslighet som åberopas, dels de återkallelsepunkter i 16 § KKL som ombudet anser tillämpliga. Om en dylik ordning införs anser utredningen att det primära ansvaret för utfärdande av varning enligt 22 § första stycket KKL (s. k. självständig varning, vilken får meddelas om skäl för återkallelse ej föreligger) bör övergå från länsrätten till det allmänna ombudet. För att särskilja sådan varning från den typ av varning som kan meddelas som ett alternativ till återkallelse, föreslår utredningen att den självständiga varningen i stället benämns *erinran*. För att hindra att det allmänna ombudet utfärdar en erinran eller beslutar omprövningsanmälan med anledning av brott eller motsvarande, som ligger långt tillbaka i tiden, föreslår utredningen att en *preklusionsregel* införs, som innebär att angivna åtgärder måste vidtagas inom viss tid. Tidsfristen, vilken enligt utredningens mening förslagsvis kan bestämmas till sex månader, bör beträffande brott räknas från lagakraftvinnandet (respektive dagen för godkännande av straff – eller ordningsföreläggande eller från dagen för beslut om åtalsunderlåtelse) och i övriga fall från den tidpunkt då det aktuella förhållandet blev känt för det allmänna ombudet. Möjlighet till förlängning av tidsfristen bör dock finnas. Det allmänna ombudet bör enligt utredningens uppfattning ha samma rätt som körkortshavaren att *begära muntlig förhandling* i körkortsmål. Ombudet skall naturligtvis alltid kallas till muntliga förhandlingar inför länsrätten eller överordnade instanser samt tillställas allt material i målet som han ej själv tillfört. Ombudet bör vidare beredas tillfälle att yttra sig över inlagor eller nedtecknade muntliga yttranden från körkortshavaren.

Enligt nuvarande praxis föregås de *interimistiska beslut* som länsrätten fattar utan samband med prövning av ett omhändertagandebeslut ej av någon *kommunikation med körkortshavaren*. Utredningen förordar att kommunikationsskyldighet införs i dylika fall, varvid tidsfristen för yttrande kan göras mycket kort. Det torde vidare enligt utredningens uppfattning ligga i sakens natur att krav på formell delgivning ej kan uppställas i dessa fall.

Det framstår enligt utredningens uppfattning ej som meningsfullt att ge det i 33 § KKF angivna *förarprovet* annan utformning än det har idag men däremot kan det finnas anledning att oftare än nu utnyttja de möjligheter till kontroll av förarna som paragrafen ger. Prövningen bör bestå av ett praktiskt prov samt en kontroll av förarens kunskaper om gällande tra-

fikregler och av hans attityder till trafiken. Förarprovet bör liksom för närvarande kunna begränsas till att avse enbart den praktiska färdigheten eller enbart de teoretiska kunskaperna. Mot bakgrund av de befogenheter som utredningen i det föregående föreslagit för det allmänna ombudet har utredningen funnit övervägande skäl tala för att ombudet även bör anförtros uppgiften att som ett led i omprövningsförfarandet *utfärda förelägganden för föraren att undergå nytt förarprov*. Det allmänna ombudet bör i förekommande fall använda sig av förarprovsföreläggandet innan omprövningsanmälan till länsrätten görs. Resultatet av det nya förarprovet får sedan bli vägledande när det gäller att ta ställning till om anmälan skall göras.

I de fall en körkortshavare bytt kyrkobokförings- eller vistelseort efter det att vederbörande meddelats körkortstillstånd, kan nuvarande forumbestämmelser medföra problem om körkortshavaren vid en omprövning av körkortsinnehavet önskar en muntlig förhandling. Utredningen föreslår därför att möjlighet till *överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter* införs, så att körkortshavaren kan få målet prövat på kyrkobokförings- eller vistelseorten. Motsvarande möjlighet bör finnas vid omprövning av ett körkortsingripande enligt 25 § KKL.

Olika frågor om utländska körkort (kap. V)

Ämnet utländska körkort berörs ej i utredningens direktiv. Frågor om utländska körkort har emellertid samband med flera av de körkortsfrågor som upptagits i direktiven. Med hänsyn härtill och till de reformkrav som framförts på området har utredningen – i samförstånd med företrädare för kommunikationsdepartementet – gått igenom det grundläggande regelsystemet rörande utländska körkorts giltighet m. m. i Sverige. Enligt vad utredningen inhämtat är det en allmän uppfattning att reglerna om utländska körkort är svåröverskådliga, krångliga och i vissa delar också motsägelsefulla. I syfte att åstadkomma viss förenkling föreslår utredningen en gemensam författning innehållande huvuddelen av de olika reglerna om utländska körkort. Författningen innehåller också vissa förslag till ändrade regler på området, vilka förslag föranletts av utredningens allmänna överväganden rörande de utländska körkort.

Ett särskilt problemområde när det gäller utländska körkort gäller de *nordiska körkort*. På initiativ av Nordiska rådet har man inom Norden utfört ett utredningsarbete som lett till förslag om att nordiskt nationellt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har fast bosatt sig i detta. Förslaget har fått ett positivt mottagande av berörda länder. Nordiska kommittén för vägtrafiklagstiftning (NKV) har i anslutning till förslaget behandlat vissa tillämpningsfrågor som aktualiseras vid nordisk giltighet av körkort. NKV har som huvudprincip föreslagit att uppkommande körkortsfrågor skall behandlas i det land där körkortshavaren är bosatt och enligt det landets lagstiftning, dvs. den s. k. domicilprincipen har förordats. NKV:s förslag har vid remissbehandlingen i allmänhet mottagits positivt. När det gäller genomförandet av förslaget har NKV franhållit fördelarna med ett gemensamt genomförande i de nordiska länderna men sam-

tidigt påpekat att en sådan koordination kan vara svår att uppnå. Reformen kan enligt NKV fullföljas också genom att varje enskilt land inför reglerna i sin lagstiftning utan att invänta lagstiftningsproceduren i de andra länderna. Det nyss nämnda förslaget har godtagits av statsmakterna i Sverige.

Utredningen behandlar i betänkandet förutsättningarna för införandet av NKV:s förslag i Sverige som första land och tar härvid upp frågor om bl. a. bosättningsbegreppet, giltighetstid och körkortsklasser, omprövning av körkortsinnehav, utfärdande av nytt körkort samt registrering av körkort och belastningar. Utredningen har funnit det fullt möjligt att i Sverige som första land införs en ordning som innebär att körkort från övriga nordiska länder godtas även sedan innehavaren fast bosatt sig här. En dylik ordning har enligt utredningens mening avgjorda fördelar och få nackdelar. Det finns vidare anledning att utgå från att övriga berörda nordiska länder inom en nära framtid inför en motsvarande ordning. Mot denna bakgrund förordar utredningen att i Sverige införs en ordning av nyss nämnt slag enligt de principer som skisseras i betänkandet. I avbidan på att den förordade ordningen genomförs har utredningen arbetat in de nuvarande reglerna om nordiska körkort i det gemensamma författningsförslaget om utländska körkort. I fråga om de nordiska körkortet innebär författningsförslaget främst redaktionella ändringar i förhållande till nuvarande ordning.

Utgångspunkten för överväganden om förbättringar i det nuvarande regelsystemet i fråga om *utomnordiska körkort* måste vara Sveriges skyldigheter på grundval av internationella konventioner. Dessa skyldigheter regleras i nuläget främst av Genèvekonventionen av år 1949. På sikt kommer Sverige också att vara bundet av den s. k. Wienkonventionen, till vilken Sverige redan nu anpassat betydande delar av sina körkortsregler. En grundläggande skyldighet enligt Genèvekonventionen är att Sverige under vissa förutsättningar måste tillåta innehavare av utländska körkort att här under ett år föra motorfordon av det slag körkortet gäller. Enligt nuvarande ordning äger innehavare av utländskt nationellt körkort icke rätt att framföra motorfordon här i riket bl. a. om han under de sist förflutna tre åren vistats i Sverige mera än två år. Utredningen föreslår på i betänkandet närmare anförda skäl att utländska körkort inte skall godkännas här i riket, om innehavaren under de sist förflutna *två* åren vistats i Sverige mer än *ett* år.

De nuvarande reglerna om utbyte av utländskt körkort mot svenskt innebär att innehavare av körkort utfärdat i annat nordiskt land, vilken tager hemvist i Sverige, får ges ett mot det innehavda körkortet svarande svenskt körkort utan att avlägga förarprov om han uppfyller kraven i medicinskt hänseende och i fråga om den personliga lämpligheten. Beträffande innehavare av utomnordiska körkort krävs dock för utbytesförmånen – utöver den medicinska och personliga lämplighetsprövningen – att vederbörande under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört motorfordon här i riket. Vid ansökan om körkortsbyte skall detta förhållande intygas av polismyndighet eller två trovärdiga personer. Angivet krav på *körvaneutredning* bör enligt utredningens mening slopas. Utredningen föreslår vidare att *utbytesförmånen* när det gäller *utomnordiska körkort begränsas till förarbehörighet B* (personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon samt terrängvagn). Innehavare av utomnordiskt körkort med annan behörighet än B, som önskar motsvarande svenskt körkort, blir därför om

förslaget genomförs skyldig att genomgå *förarprov* helt enligt svenska regler. Bland utredningens övriga överväganden i denna del kan framhållas förslaget att det för *godkännande och utbyte* av utländskt körkort bör krävas att föraren kan *förete* körkortet.

Registreringsfrågor (kap. VI)

Enligt direktiven har utredningen haft att ta upp de frågor om körkortsregistrering och registrering av trafikbrott m. m. som aktualiserats vid utredningens översyn av de i direktiven beskrivna körkortsfrågorna.

Enligt av statsmakterna fastslagna principer för omfattningen av *registreringen av belastningsuppgifter* i *KKBEL*, bör registreringen *utvidgas* till att avse även *brott som innehavare av utländskt körkort begått*. Utredningen ansluter sig till denna ståndpunkt. Registerblad beträffande innehavare av utländskt körkort bör sändas till länsstyrelsen i det län, där han är bosatt. Beträffande den som inte är bosatt i Sverige, bör registerblad sändas till länsstyrelsen i det län, där den registrerade förseelsen begåtts. Någon registrering av annat än brott behövs enligt utredningens mening ej för innehavare av utländskt körkort. När förslaget om nordisk giltighet av körkort genomförts, bör emellertid de körkort, som utfärdats i Danmark, Finland och Norge och vars innehavare är fast bosatt i Sverige, omfattas av samma registreringsregler som gäller för svenska körkort. Förslaget om registrering av innehavare av utländska körkort förutsätter *uppgiftsskyldighet* för de domstolar och andra myndigheter, vilka beslutar i ärenden som skall föranleda registrering i *KKBEL*.

Registreringen i *KKBEL* är avsedd att fylla två huvudändamål: Den skall dels lämna underlag för prövning i körkortsmål och dels ge information till åklagare och domstolar i trafikmål beträffande den misstänktes eller tilltalades tidigare trafikbrottslighet. Enligt ett reformförslag från samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet (numera samarbetsorganet för rättsväsendets informationssystem – SARI) skulle den nuvarande *framställningen av registerblad* kunna väsentligt *begränsas*. Enligt förslaget skulle registerblad på grund av föreläggande av ordningsbot ej sändas vid en *enstaka* förseelse förutsatt att någon brottsregistrering i *KKBEL* ej förelåg under de närmast föregående åren. Utredningen ställer sig positiv till detta förslag. Flera av de förseelser för vilka ordningsbot numera kan tillämpas framstår emellertid som allvarliga från trafiksäkerhetssynpunkt. Enligt utredningens mening bör därför en begränsning i framställningen av registerblad kunna ske endast om ordningsboten bestämts till högst 200 kr och det saknas anteckning om förseelse under de närmast föregående fem åren. Ett "tak" vid 200 kr i böter bör gälla under ett inledande skede. Erfarenheterna av en ordning av detta slag får sedan visa, om man kan undvara ett sådant "tak". (Högsta ordningsbot för en förseelse är numera 300 kr).

Det andra ändamålet med registreringen i *KKBEL*, att ge information till åklagare och domstolar i trafikmål, skulle enligt förslag från det nämnda samarbetsorganet tillgodoses genom en ny typ av registerutdrag – s. k. *trafikbrottsutdrag* – som skulle ersätta de nuvarande utdragen ur körkortsre-

gistret. Utdragen skulle inhämtas från rikspolisstyrelsen (RPS) och grundas på uppgifter ur KKBEL och centrala körkortregistret (CKR) samt det av RPS förda person- och belastningsregistret (PBR). Trafikbrottsutdrag borde enligt förslaget kunna framställas inte bara för körkortshavare utan även för övriga personer. Samarbetsorganets förslag om trafikbrottsutdrag har i princip godtagits av statsmakterna. Enligt utredningens mening ger förslaget anledning till överväganden dels i frågan huruvida trafikbrottsutdrag skall kunna framställas för personer utan körkort, dels beträffande omfattningen av registreringen i KKBEL. Utredningen har för sin del funnit att trafikbrottsutdrag bör kunna utfärdas endast för körkortshavare. Utredningen anser vidare att i KKBEL ej skall registreras personer, för vilka spårtime löper, utan endast körkortshavare.

Utredningen delar samarbetsorganets förslag att register över brott av betydelse i körkortshänseende inte längre bör föras av länsstyrelserna utan endast centralt av RPS inom ramen för rättsväsendets informationssystem. Detta brottsregister bör enligt utredningens mening i väsentliga delar regleras i lag. Utredningen har därför föreslagit en *lag om registrering av vissa trafikbrott m. m.*

Rehabiliteringsregler bör enligt utredningens uppfattning införas för uppgifter i såväl trafikbrottsutdrag som registerblad. *Rehabiliteringstiden* bör bestämmas till *fem år* från domsdatum eller motsvarande. I fråga om belastningsuppgift som hämtats ur CKR bör i princip samma rehabiliteringsregler gälla men reglerna bör ej omfatta uppgift om anmälan från läkare om vissa sjukdomstillstånd. Även beslut om erinran, varning och återkallelse bör enligt utredningens mening i princip omfattas av en rehabiliteringsregel. Innebörden av rehabiliteringsreglerna bör enligt utredningens mening vara att i registerutdrag ej skall tas med anteckning om dom eller beslut, sedan fem år förflutit från den dom eller det beslut som anteckningen avsett. När det gäller belastningar avseende innehavare av utländska körkort föreslår utredningen en rehabiliteringstid om två år, om körkortshavaren under den tiden ej övertygats om nytt brott av beskaffenhet att böra registreras. Från rehabiliteringsreglerna bör undantas de fall då JK, JO eller datainspektionen för visst fall begär fullständigt utdrag. Också enskild bör enligt utredningens mening alltid vara berättigad att få fullständigt utdrag om sig själv.

Utredningen tar i detta avsnitt avslutningsvis upp frågor om vissa *gallringsregler* som kan vara av betydelse i körkortssammanhang.

Författningsförslag

Överflyttningsalternativet¹

1. Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrives

dels att 18, 21, 23 och 39 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas åtta nya paragrafer, 21a, 21b, 21c, 21d, 21e, 40, 41 och 42 §§, av nedan angivna lydelse.

18 § Länsrätt får ej meddela beslut om slutlig återkallelse av körkort på grund av straffbelagd gärning förrän frågan om straff har blivit avgjord genom dom som har vunnit laga kraft. Vad som har sagts nu gäller dock ej

1. om omständigheterna är sådana, att körkortshavaren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon,

2. om åklagare med stöd av 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning har meddelat beslut att ej tala å gärningen.

Spärrtid

21 § Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort eller körkortstillstånd med återopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.

21 a § Inträffar under spärrtid omständighet som avses i 16 § 1–6 eller har under spärrtiden framkommit sådan omständighet och har den inträffat före beslutet om spärrtid men icke varit känd vid det tillfället, får omprövning av spärrtiden ske.

I brottmål som avses i 39 § första stycket ankommer omprövningen av spärrtid på tingsrätt.

I övriga fall prövas frågan av länsstyrelse.

Om tingsrätt eller länsstyrelse vid omprövningen förlänger spärrtiden får förlängningen vid varje tillfälle avse högst tre år.

¹ Endast paragrafer som på något sätt föreslås ändrade har medtagits. Ändringarna markeras i regel genom kursivering. Författningarna återges i sin helhet i det s. k. förbättringsalternativet.

21 b § Vid prövning av fråga om bestämmande av spärrtid i fall som anges i 21 a § får tingsrätt, om det tidigare beslutet om spärrtid vunnit laga kraft, förlänga spärrtiden eller förordna att den tidigare spärrtiden skall avse även det brott som föranlett omprövningen.

Innefattar det tidigare beslutet varigenom spärrtid bestämts tillika ett beslut om återkallelse men har beslutet icke vunnit laga kraft, skall tingsrätten pröva ärendet med tillämpning av 16 och 21 §§. Om det tidigare beslutet om spärrtid icke innefattar ett beslut om återkallelse och beslutet icke vunnit laga kraft, skall tingsrätten pröva huruvida spärrtid bör bestämmas och, om så finnes böra ske, bestämma längden av denna spärrtid (särskild spärrtid). I fråga om spärrtidens längd äger härvid bestämmelserna i 21 § motsvarande tillämpning.

Beslut enligt denna paragraf får ej meddelas efter utgången av löpande spärrtid.

21 c § Länsstyrelses omprövning av spärrtid i fall som anges i 21 a § sker efter ansökan och omfattar endast lagakraftvunna spärrtidsbeslut. Ansökan skall göras före spärrtidens utgång. Prövningen avser sökandens förhållanden fram till tidpunkten för beslutet i anledning av ansökan.

Länsstyrelsen får vid omprövningen förlänga spärrtiden.

21 d § Kommer genom beslut enligt 21 b § andra stycket eller eljest spärrtider att löpa helt eller delvis parallellt, skall länsstyrelse, sedan besluten vunnit laga kraft, självant upptaga frågan om bestämmande av vilken spärrtid som skall gälla. Spärrtiden skall därvid bestämmas på ett sätt som motsvarar resultatet vid en samtidig bedömning.

21 e § Vid bestämmande av påföljd för brott som föranlett beslut om spärrtid skall beaktas det men föraren lider genom beslutet.

Omhändertagande

23 § Har körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, omhändertages körkortet.

Körkortet skall även omhändertagas om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, omhändertages körkortet sedan analysbevis har erhållits. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen ej till 0,8 promille, får om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare dömts för brott mot 4 § nämnda lag.

Behörig domstol i frågor som rör körkortsingripanden m. m.

39 § Tingsrätt handlägger mål vari prövas fråga om återkallelse eller varning enligt denna lag eller fråga om motsvarande åtgärd rörande utländskt körkort, när frågan uppkommer i brottmål i vilket ansvar ådömes för

1. brott mot 1 § andra stycket, 4 § 1 mom. eller 5 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller

2. brott mot 4 § 2 mom. samma lag och åtalet ej har föregåtts av strafföreläggande.

Har körkort eller traktorkort omhändertagits på grund av misstanke om brott som avses i första stycket, prövar tingsrätt om kortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

40 § I andra fall än som avses i 21a eller 39 § prövas fråga om körkortsingripande av länsrätt. Fråga om omprövning som avses i 25 § handlägges dock av länsrätt endast om domstol tidigare har beslutat i saken.

I mål som avses i första stycket får förvaltningsdomstol meddela föreläggande om att läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov skall inges samt meddela nya eller ändrade föreskrifter för behörigheten att föra fordon.

41 § Domstols beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

42 § Om körkortshavare eller innehavare av traktorkort begär omprövning av åklagares omhändertagandebeslut enligt 23 § första eller tredje stycket och fråga är om sådant brott som enligt 39 § skall föranleda att körkortsfrågan skall prövas av tingsrätt, skall tingsrätten så snart ske kan och senast å fjärde dagen efter det att begäran inkommit till rätten pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Utsättes huvudförhandling att hållas inom en vecka, sedan begäran framställdes, får prövningen dock uppskjutas till huvudförhandlingen.

2. Förslag till**Förordning om ändring i körkortsförordningen (1977:722)**

Härigenom föreskrives

dels att 35, 36, 38, 40, 41, 49, 50, 52 och 91 §§ körkortsförordningen (1977:722) skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 50 a §, av nedan angivna lydelse.

Återkallelse, varning och spärrtid

35 § Mål om körkortsingripande i fall som avses i 40 § körkortslagen (1977:477) prövas av länsrätten i det län där körkortstillståndet har meddelats och efter anmälan av länsstyrelsen där. Har nytt körkortstillstånd meddelats i annat län efter körkortets utfärdande, gäller vad nu sagts i stället länsrätten och länsstyrelsen i det länet.

Fråga om medgivande enligt 2 § tredje stycket körkortslagen prövas i samband med prövning av fråga om återkallelse. Efter ansökan av den vars körkort har återkallats prövas fråga om sådant medgivande av den länsrätt som har meddelat beslutet om återkallelse. Ansökan ges in till länsstyrelsen.

36 § Har beslut om körkorts omhändertagande kommit in till länsstyrelse enligt 50 a § anmäler länsstyrelsen skyndsamt ärendet till länsrätten. *Om länsrätten finner att körkortet ej skall återkallas tills vidare skall det återställas till föraren.*

38 § *Har tingsrätt beslutat särskild spärrtid enligt 21 b § andra stycket körkortslagen (1977:477) räknas spärrtiden från dagen för beslutet.*

Spärrtid som beslutas vid prövning av fråga om förhandsbesked eller körkortstillstånd löper från dagen för beslutet därom.

Spärrtid räknas i övriga fall från delgivningen av beslut om körkortets omhändertagande. Om sådant beslut ej har meddelats räknas spärrtiden från delgivningen av beslut om återkallelse tills vidare. Om ej heller sådant beslut har meddelats räknas spärrtid som beslutats av tingsrätt från dagen för beslut om slutlig återkallelse och, då sådant beslut meddelats av länsrätt, från delgivningen härav.

40 § Fråga om spärrtid *med anledning av ansökan* enligt 21 c § körkortslagen (1977:477) prövas av länsstyrelse som avses i 35 § första stycket eller, om spärrtid ej har beslutats i samband med återkallelse, av den länsstyrelse som har meddelat beslutet om spärrtid. Vid prövningen gäller 39 § i tillämpliga delar i fråga om den utredning som skall ligga till grund för prövningen.

Fråga om bestämmande av spärrtid i fall som anges i 21 d § körkortslagen prövas av länsstyrelsen i det län där körkortstillståndet har meddelats.

41 § I beslut om spärrtid *som meddelats av länsstyrelse eller länsrätt* skall anges om med hänsyn till då föreliggande förhållanden besked om personutredning behöver företes vid ansökan om körkortstillstånd eller förhandsbesked.

Omhändertagande

49 § I fall som avses i 23 § körkortslagen (1977:477) beslutar polismyndighet eller åklagare om omhändertagande. Beslutet skall meddelas skyndsamt och delges körkortshavaren. Har körkortet lämnats ut till körkortshavaren och har det ej förstörts eller förkommit, skall han efter anmaning överlämna det till den myndighet som har meddelat beslutet.

50 § *Har omhändertagandebeslut som avses i 23 § första eller tredje stycket körkortslagen (1977:477) meddelats av polismyndighet skall det skyndsamt anmälas för åklagare, som har att omedelbart pröva om beslutet skall bestå.*

Begäran om omprövning av omhändertagandebeslut enligt 23 § första eller tredje stycket körkortslagen skall ske skriftligen och insändas till tingsrätten.

Har omprövning begärts enligt andra stycket av åklagares beslut, skall åklagaren på begäran av tingsrätten omedelbart översända beslutet till rätten. Vid beslutet fogas uppgift om delgivning, föreliggande utredning och, om beslutet har meddelats enligt 23 § första stycket körkortslagen, redogörelse för de skäl som

har föranlett beslutet. Sådan redogörelse lämnas också om beslutet har meddelats enligt 23 § tredje stycket körkortslagen och alkoholkoncentrationen ej har uppgått till 0,8 promille. Delges beslutet eller överlämnas körkortet senare, meddelas detta snarast möjligt till tingsrätten. I avbidan på tingsrättens beslut i körkortsfrågan förvaras körkortet hos åklagaren.

50 a § Omhändertagandebeslut enligt 23 § andra stycket körkortslagen (1977:477) samt andra beslut enligt 23 § första eller tredje stycket nämnda lag än sådana som avses i 50 § sändes snarast möjligt och i fall som avses i 23 § andra stycket körkortslagen inom 48 timmar till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Vid beslutet fogas uppgift om delgivning, körkort som har överlämnats i anledning av beslutet, föreliggande utredning och redogörelse för de skäl som föranlett åtgärden. Delges beslutet eller överlämnas körkortet senare, meddelas detta snarast möjligt till länsstyrelsen. Körkortet sändes till länsstyrelsen.

Underlåtelse av körkortsingripande m. m.

52 § Omprövning som avses i 25 § körkortslagen (1977:477) göres av den länsstyrelse eller länsrätt som har beslutat tidigare i saken. *Har det tidigare beslutet meddelats av tingsrätt göres omprövningen av länsrätten i det län där körkortstillstånd senast meddelats.* Ansökan om omprövning ges in till länsstyrelsen.

Körkortsregistret

91 § Uppgifter föres in i körkortsregistret enligt följande.

Uppgift	Myndighet som svarar för att uppgift föres in i registret. Särskilda föreskrifter
Beslut om spärrtid	Den länsstyrelse som har meddelat beslutet eller, om beslutet har meddelats av tingsrätt eller länsrätt, den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet

Förbättringsalternativet¹

3. Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrives

dels att 21, 22, 26 och 39 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas fem nya paragrafer, 22 a, 40, 41, 42 och 43 §§ av nedan angivna lydelse.

¹ För att underlätta för läsaren har beträffande KKL och KKF hela författningarna medtagits.

Inledande bestämmelse

1 § Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap.

Behörigheten att föra motorfordon eller terrängmotorfordon anges på följande sätt i körkort.

Bokstav	Behörighet
A	Motorcykel (för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år)
B	Personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn
C	Tung lastbil
D	Buss
E	Släpfordon, oavsett antal och vikt

Behörighet att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärkes i körkort med beteckningen TAXI.

Förarbehörighet

2 § Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Är till bil kopplat släpfordon skall körkortsbehörigheten omfatta även detta.

Utan hinder av första stycket får lastbil, släpfordon eller buss föras

1. utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B,

2. med last eller passagerare i fall som avses under 1, om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet eller fordonståget samt föraren har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år.

3. i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.

Den vars körkort har återkallats får inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats. Sådant medgivande får avse en tid av högst tre år.

3 § Moped får föras endast av den som har fyllt 15 år.

Terrängskoter får föras endast av den som har fyllt 16 år.

Utan hinder av 2 § får utomlands bosatt person som har fyllt 15 år och som tillfälligtvis vistas här bruka av honom införd lätt motorcykel, om den uppfyller de villkor som gäller för sådant fordon i hans hemland. Detta gäller dock endast om motorn har en slagvolym som ej överstiger 50 kubikcentimer och om den som har infört fordonet får föra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

4 § Traktor som är försedd med gummihjul eller motorredskap får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.

Utan hinder av första stycket får traktor eller motorredskap föras tillfälligt utan körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

5 § Personbil, lätt lastbil eller terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har körkort med taxibehörighet eller körkort med behörigheten D.

Traktortåg eller motorredskap med tillkopplat släpfordon får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller körkort med taxibehörighet.

6 § Bestämmelserna i 2–5 §§ gäller ej vid övningskörning eller förarprov eller vid färd med fordon inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område och ej heller färd med fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon.

Körkort

Körkortstillstånd

7 § Körkortstillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

Vid prövningen av de personliga förhållandena skall särskilt beaktas om sökanden är känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken.

Vid prövningen av de medicinska förhållandena skall beaktas att sökanden har tillfredsställande trafiksyn med eller utan glasögon eller linser och tillräcklig hörselförmåga med eller utan hörapparat för att föra fordon av det slag ansökan avser och att sökanden även i övrigt uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till trafiksäkerheten.

8 § Vid meddelande av körkortstillstånd får föreskrivas villkor.

9 § Körkort får utfärdas endast om körkortstillstånd har meddelats.

10 § Körkort får ej utfärdas under tid då spärrtid som avses i 21 § löper.

11 § Förhandsbesked kan lämnas rörande prövning om hinder föreligger mot att körkortstillstånd meddelas.

Körkortsålder m. m.

12 § Sökanden skall vid tidpunkten för utfärdandet av körkort ha uppnått en ålder av

- 16 år för behörigheten A,
- 18 år för behörigheten B,
- 19 år för behörigheten C,
- 20 år för behörigheten D,
- 19 år för behörigheten E,
- 19 år för taxibehörighet.

För utfärdande av körkort med behörighet C, D eller E eller taxibehörighet krävs att sökanden har körkort med behörigheten B, om han ej inom tre år före utfärdandet har haft körkort med den behörighet som sökes.

Förarprov

13 § Sökanden får godkännas och körkort lämnas ut endast om han i de avseenden som anges i 14 § uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

14 § Förarprov avser

1. sökandens kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken.

2. sökandens kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttröttnings och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen.

3. sökandens kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag ansökan avser,

4. sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag ansökan avser,

5. sökandens sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

I fråga om körkort för behörigheten E avser provet även sökandens kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger, när fordon föres med tillkopplat släpfordon.

Giltighet

15 § Körkort gäller ej.

1. innan det har lämnats ut,

2. om det har återkallats,

3. medan det är omhändertaget,

4. om det har ersatts med annat körkort.

I annat fall än som avses i första stycket är körkort ogiltigt, om det ej efter ansökan av körkortshavaren förnyas senast vid den tidpunkt under tionde året efter utfärdandet eller senaste förnyelsen som statens trafiksäkerhetsverk har bestämt. Sådant körkort får förnyas, om körkortshavaren ansöker därom inom ett år från det att kortet blev ogiltigt.

Återkallelse

16 § Körkort skall återkallas,

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § samma lag och personskada eller sådan sakskada som ej är ringa har uppkommit,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som

gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

17 § I fall som avses i 16 § 7, 8, 9 eller 10 får återkallelsen begränsas till att avse viss del av behörigheten.

18 § Beslut om slutlig återkallelse av körkort på grund av straffbelagd gärning får ej meddelas förrän frågan om straff har blivit avgjord genom dom som har vunnit laga kraft. Vad som har sagts nu gäller dock ej

1. om omständigheterna är sådana, att körkortshavaren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon,

2. om åklagare med stöd av 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning har meddelat beslut att ej tala å gärningen.

19 § Uppstår fråga om återkallelse av körkort och kan det på sannolika skäl antagas, att körkortet kommer att återkallas slutligt, skall körkortet återkallas tills vidare.

Rör frågan återkallelse på grund av brott mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och hade föraren före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 0,8 promille, skall körkortet återkallas tills vidare.

20 § Bestämmelserna i 16–19 §§ gäller i tillämpliga delar

1. i fråga om körkortstillstånd,

2. i fråga om rätt att erhålla förnyelse av körkort vars giltighetstid har löpt ut.

Återkallelse enligt första stycket 2 på grund av att körkortshavaren har gjort sig skyldig till olovlig körning genom att föra fordon av det slag, som körkortet har gällt för, får ske endast om särskilda skäl föreligger.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse**Spärrtid*

21 §

Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort med åberopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.

Föreligger vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallas körkort *eller körkorts-tillstånd* med åberopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 bestämmes spärrtid om lägst en månad och högst tre år. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott bestämmes spärrtiden till lägst ett år.

Inträffar under spärrtid omständighet som kan föranleda nytt beslut om sådan tid, får prövas om den redan bestämda spärrtiden skall förlängas. Sådan prövning sker efter ansökan. Ansökan skall göras före spärrtidens utgång. Prövningen avser sökandens förhållanden fram till tidpunkten för beslutet. Förlängning får ske med högst tre år vid varje ny prövning.

Vad som anges i andra stycket skall tillämpas på motsvarande sätt om det under spärrtiden har framkommit sådan omständighet som har inträffat före beslutet om spärrtid men inte har varit känd vid det tillfället.

Varning

22 §

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter att det finns särskild anledning att erinra honom om de krav som ställes på honom från trafiksäkerhetssynpunkt, får varning meddelas honom, om skäl för återkallelse ej föreligger.

Har körkortshavare brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men hade han ej före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom

Har körkortshavare brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men hade han ej före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för att beslut fattas om återkallelse av körkortet, om han ej tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag och omständigheterna är mildrande.

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter

Nuvarande lydelse

i stället för att beslut fattas om återkallelse av körkortet, om han ej tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag och omständigheterna är mildrande.

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter som avses i 16 § 2–6, får varning meddelas i stället för beslut om återkallelse, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Föreslagen lydelse

som avses i 16 § 2–6, får varning meddelas i stället för beslut om återkallelse, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Erinran

22 a §

Har i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter att det finns särskild anledning att påminna honom om de krav som ställs på honom från trafiksäkerhetssynpunkt, får erinran meddelas honom, om skäl för återkallelse ej föreligger.

Omhändertagande

23 § Har körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gjort sig skyldig till 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 saknar han till följd av sjukdom, skada eller dylikt förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, omhändertages körkortet.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden omhändertages körkortet sedan analysbevis har erhållits. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen ej till 0,8 promille, får om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag.

Underlåtelse av körkortsingripande m. m.

24 § Föreligger synnerliga skäl får med avvikelse från denna lag återkallelse underlåtas eller spärrtid sättas ned, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Underlåtes återkallelse får varning meddelas i stället.

25 § Har ny omständighet inträffat eller blivit känd sedan beslut om återkallelse eller spärrtid har vunnit laga kraft, får återkallelsen hävas eller spärrtiden sättas ned om synnerliga skäl föreligger.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Verkan av utländsk dom

26 §

Bestämmelserna om återkallelse, spärrtid, varning och underlåtelse av körkortsingripande m. m. i 16–22, 24 och 25 §§ tillämpas även i fråga om den som genom lagakraftvunnen dom utom riket har dömts till ansvar i sådant avseende som sägs i angivna lagrum.

Bestämmelserna om återkallelse, spärrtid, varning, *erinran* och underlåtelse av körkortsingripande m. m. i 16–22, 24 och 25 §§ tillämpas även i fråga om den som genom lagakraftvunnen dom utom riket har dömts till ansvar i sådant avseende som sägs i angivna lagrum.

Traktorkort

27 § Bestämmelserna om meddelande av körkortstillstånd i 7, 8 och 11 §§ skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om utfärdande av traktorkort, om ej annat följer av 28 §. Traktorkort får ej utfärdas under löpande spärrtid.

28 § Traktorkort får utfärdas endast för den som har tillräcklig synskärpa och hörselförmåga för att föra traktor och som även i övrigt uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till trafiksäkerheten.

Sökandens synskärpa är tillräcklig, om den med eller utan glasögon eller linser är minst 0,5 på det bästa ögat.

Sökandens hörselförmåga är tillräcklig, om han med eller utan hörapparat väl uppfattar vanlig samtalsstämma på en meters avstånd.

29 § Traktorkort får utfärdas endast för den som har fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, för den som, har fyllt 15 år.

30 § Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 14 § första stycket 1 och 2 uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

31 § Bestämmelserna i 15 § första stycket, 16 och 18–26 §§ gäller i tillämpliga delar i fråga om traktorkort.

Bemyndiganden m. m.

32 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om förarutbildning och registrering av fordonsförare. Regeringen får även meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får för visst fall förordna om undantag från bestämmelse i denna lag.

Ansvarsbestämmelser

33 § Den som för terrängskoter innan han har fyllt 16 år dömes till böter.

34 § Föres moped eller terrängskoter av barn som ej har fyllt 15 år, dömes den som har vårdnaden om barnet eller, om förseelsen har begåtts av barnet i anställningsförhållande, arbetsgivaren till böter, om han har underlåtit att göra vad som ankommer på honom för att hindra förseelsen. Till samma straff dömes även den som i annat fall tillåter barn som ej har fyllt 15 år att föra moped eller terrängskoter.

35 § Den som för fordon i yrkesmässig trafik utan att vara berättigad till det dömes till böter.

36 § Den som i yrkesmässig trafik som förare anställer och brukar någon som ej är behörig att föra fordon i sådan trafik dömes till böter. Till samma straff dömes även den som i annat fall överlämnar åt eller tillåter annan att föra fordon i yrkesmässig trafik utan att denne är berättigad till det.

37 § Om ansvar för den som i annat fall än som avses i 33–36 §§ för fordon i strid mot denna lag finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

38 § Framföres fordon i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, skall polisman hindra fortsatt färd som ej kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan olägenhet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

39 §

Domstolsförfarandet

Länsrätt prövar frågor som rör körkortsingripanden i de fall som anges i särskild författning.

I mål som avses i första stycket har domstol samma befogenhet som länsstyrelse har när den handlägger körkortsärenden. Domstols beslut om varning eller återkallelse skall delges den som beslutet rör.

Mot beslut om varning enligt denna lag får talan ej föras.

Domstolsförfarandet m. m.

Länsrätt handlägger mål vari prövas fråga om återkallelse, varning eller erinran enligt denna lag eller fråga om motsvarande åtgärd rörande utländskt körkort (körkortsmål). Fråga om omprövning i fall som avses i 25 § handlägges dock av länsrätt endast om domstol tidigare har beslutat i saken. Har körkort eller traktorkort omhändertagits prövar länsrätten om det skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

I körkortsmål får domstol meddela föreläggande om att läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov skall inges samt meddela nya eller ändrade föreskrifter för behörigheten att föra fordon ävensom förordna att förnyad personutredning skall företas vid senare tidpunkt.

Mot föreläggande som anges i andra stycket får talan ej föras.

40 §

Beslut om återkallelse, varning eller erinran enligt denna lag skall delges den som beslutet rör.

Mot beslut om erinran får talan föras endast av allmänt ombud som anges i 41 §.

41 §

I varje län skall hos länsstyrelsen finnas ett allmänt ombud som för det allmännas talan i körkortsmål.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar allmänt ombud och ersättare för denne samt meddelar de närmare föreskrifter som behövs i fråga om ombudets verksamhet.

42 §

Allmänt ombud äger rätt att anföra besvär mot beslut av länsrätt och kamrarrätt i körkortsmål, varvid talan även får föras till motpartens förmån.

I körkortsmål skall muntlig förhandling hållas om allmänt ombud begär det samt förhandlingen ej är obehövlig och ej heller särskilda skäl talar emot det.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

43 §

Besvär av allmänt ombud mot beslut som anges i 42 § skall ha inkommit till den domstol som har att pröva besvären inom tre veckor från den dag det överklagade beslutet meddelades.

Har part anfört besvär mot dylikt beslut äger även motpart föra talan häremot, trots att den för honom gällande besvärstiden utgått. Parten skall dock inkomma med sådana besvär inom en vecka från utgången av den tid inom vilken de först anförda besvären skulle ha anförts. Återkallas eller förfaller eljest den första besvärstalan, är även den senare besvärstalan förfallen.

Denna lag träder i kraft den
Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna.

Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

4. Förslag till Förordning om ändring i körkortsförordningen (1977:722)

Härigenom föreskrives

dels att 10, 14, 33, 35, 36, 49, 52, 59, 77, 82, 83, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 106 och 107 §§ körkortsförordningen (1977:722) skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas tre nya paragrafer, 35 a, 94 a och 94 b §§, av nedan angivna lydelse.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning gäller i anslutning till körkortslagen (1977:477) behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,
utbildning av motorfordonsförare,
registrering av körkortshavare, innehavare av traktorkort och personer för vilka spårtyd löper.

2 § Statens trafiksäkerhetsverk är central körkortsmyndighet.

Länsstyrelserna är regionala körkortsmyndigheter.

För registrering som avses i 1 § finns ett för landet gemensamt körkortsregister.

3 § Om undantag från körkortslagen (1977:477) och denna förordning finns bestämmelser i bland annat kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) och vägtrafikkungörelsen (1974:98) för civilförsvaret.

Om utländska körkort finns särskilda bestämmelser.

4 § Vid tillämpningen av körkortslagen (1977:477) och av denna förordning har följande beteckningar nedan angiven betydelse.

Beteckning	Betydelse
Bil	Motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som ej är att anse som motorcykel eller moped. Bilar indelas i personbilar, lastbilar och bussar
Buss	Bil som är inrättad för befordran av flera än åtta personer utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för annat ändamål
Cykel	1. Fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och ej är lekfordon 2. Eldriven rullstol som föres av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen
Fordon	Anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor. Fordon indelas i motordrivna fordon, släpfordon, terrängsläp, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon
Körkort	Bevis om behörighet att föra bil, motorcykel eller terrängvagn
Körkortshavare	1. Den för vilken körkort får utfärdas enligt körkortstillstånd 2. Den för vilken finns utfärdat men ej utlämnat körkort 3. Den som har körkort 4. Den som har rätt till förnyelse av körkort enligt 15 § andra stycket andra punkten körkortslagen (1977:477)
Körkortstillstånd	Meddelat tillstånd att körkort får utfärdas
Körkortsunderlag	Handling avsedd för färdigställande av körkort
Lastbil	Bil som ej är att anse som personbil eller buss. Lastbilar indelas i lätta lastbilar och tunga lastbilar
Lekfordon	Fordon som är avsett uteslutande för lek
Lätt lastbil	Lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton
Lätt motorcykel	Motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter
Lätt släpfordon	1. Släpfordon med totalvikt av högst 750 kilogram 2. Släpfordon med totalvikt över 750 kilogram under förutsättning att den ej överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt ej överstiger 3,5 ton
Moped	Sådant motorfordon 1. på två hjul eller medar, med eller utan sidvagn, eller

Beteckning	Betydelse
	2. på tre hjul eller medar med en tjänstevikt, beräknad såsom för moped, av högst 400 kilogram, som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till avsevärt högre hastighet och som drives antingen av förbränningsmotor med en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter eller av elektrisk motor
Motorcykel	1. Motorfordon på två hjul eller medar, med eller utan sidvagn, dock ej moped 2. Motorfordon på tre hjul eller medar med en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kilogram, dock ej moped Motorcyklar indelas i lätta motorcyklar och tunga motorcyklar
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon
Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för annat ändamål än som anges under 1, om fordonet ej är att anse som traktor eller motorredskap Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder
Motorredskap	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet
Motortrafikled	Väg eller vägsträcka som är utmärkt som motortrafikled med härför avsett vägmärke
Motorväg	Väg eller vägsträcka som är utmärkt som motorväg med härför avsett vägmärke
Personbil	Bil som är inrättad huvudsakligen för befordran av personer, dock högst förare och åtta passagerare
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, traktorn eller motorredskapet. Släpfordon indelas i lätta släpfordon och tunga släpfordon.
Terräng	Område som ej är att anse som väg
Terrängfordon	Terrängmotorfordon och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsfordran i terräng
Terrängskoter	Terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och ej är släpfordon
Terrängvagn	Terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram
Tjänstevikt på bil, traktor eller motorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri,

Beteckning	Betydelse
	verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren
Tjänstevikt på motorcykel eller moped	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick utan sidvagn, verktyg som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten
Tjänstevikt på släpfordon	Vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri
Tjänstevikt på terrängmotorfordon	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten
Totalvikt på bil, traktor eller motorredskap	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för
Totalvikt på släpfordon	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för
Trafikskola	Yrkesmässig utbildning av bil- eller motorcykelförare
Trafiksyn	Synorganens funktion i sådana avseenden som har betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt
Traktor	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.
Traktorkort	Bevis om behörighet att föra traktor
Tung lastbil	Lastbil med totalvikt över 3,5 ton
Tung motorcykel	Motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter
Tungt släpfordon	Annat släpfordon än lätt släpfordon
Väg	1. Sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt användes för trafik med motorfordon, 2. led som är anordnad för cykeltrafik, 3. gång- eller ridbana invid led eller plats som avses under 1 eller 2
Yrkesmässig trafik	Trafik som bestämmelserna om yrkesmässig trafik i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. tillämpas på

5 § Kan i fråga om visst fordon eller viss fordonstyp ej med ledning av 4 § bestämmas till vilket slag av fordon som fordonet eller fordonstypen skall höra, prövas frågan av statens trafiksäkerhetsverk.

Finns skäl att hänföra visst fordon eller viss fordonstyp till annat slag av fordon än som skulle bli fallet med tillämpning av 4 §, prövar trafiksäkerhetsverket fråga härom.

6 § Vad som föreskrives i körkortslagen (1977:477) eller i denna förordning för visst slag av fordon gäller även chassi till sådant fordon.

Körkort

Körkortsklasser

7 § Körkort utfärdas i klasserna A****, *B***, AB***, *B**E, AB**E, *BC*E, ABC*E, *B*DE, AB*DE, *BCDE och ABCDE. Taxibehörighet kan förenas med körkortsklass som omfattar behörigheten B.

Skyldighet att medföra körkort

8 § Körkort och sådan i 32 § avsedd handling som upptager särskilt villkor för kortets giltighet skall medföras under färd med bil, motorcykel eller terrängvagn och på tillsägelse visas upp för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Kortet och handlingen skall vara i sådant skick, att de kan läsas utan svårighet.

Körkortstillstånd

9 § Fråga om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd. Vistas han i annat län än det där han är kyrkobokförd, får länsstyrelsen hänskjuta ansökningen till det andra länet, om sökanden begär det eller länsstyrelsen eljest finner det lämpligt.

Fråga om körkortstillstånd för den som ej är kyrkobokförd i landet prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden vistas.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Körkortstillstånd och utfärdat men ej utlämnat körkort förfaller, om körkortshavaren ej har avlagt godkänt förarprov inom tolv månader efter tillståndets meddelande. Tillståndet skall innehålla erinran om detta och om att återkallelse kan ske i fall som avses i 16 eller 19 § körkortslagen (1977:477).

Om förlängning av den i första stycket angivna tiden finns bestämmelser i 48 §.

Under spärrtid får ansökan om körkortstillstånd ej slutligt prövas förrän tidigast en månad före spärrtidens utgång.

11 § Ansökan om körkortstillstånd göres skriftligen på särskild blankett. Till ansökningshandlingen skall fogas läkarintyg och, om ej annat följer av 39 § denna förordning, besked om personutredning.

Läkarintyget skall vara utfärdat inom tre månader och personutredningen dagtecknad inom en månad före ansökningen.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Personutredningen göres av polismyndigheten i sökandens kyrkobokföringsort eller, om han ej är kyrkobokförd i landet, av polismyndigheten i den ort där han vistas. Länsstyrelsen får själv eller genom polismyndighet föranstalta om ytterligare utredning.

12 § Länsstyrelsen föreskriver, när körkortstillstånd meddelas, de villkor för körkort som föranledes av medicinska skäl.

Länsstyrelsen får begränsa körkorts giltighet till att avse automatväxlad bil.

När körkortstillstånd meddelas efter återkallelse eller efter beslut varigenom spärrtid har bestämts, får länsstyrelsen som villkor för körkort föreskriva att bevis om godkänt förarprov skall ges in efter viss tid eller vid regelbundet återkommande tillfällen eller förordna att förnyad personutredning skall ske vid vissa tidpunkter eller meddela annan föreskrift, som är påkallad från trafiksäkerhetssynpunkt.

Förhandsbesked

13 § Önskar sökanden få prövat om det med hänsyn till sådana förhållanden som skall anges i läkarintyg eller personutredning föreligger hinder mot att körkortstillstånd meddelas, behöver endast den handling som återopas fogas till ansökningshandling som sägs i 11 §.

Länsstyrelsen får själv eller genom polismyndighet föranstalta om ytterligare utredning.

14 §

Förligger med hänsyn till de ingivna handlingarnas innehåll eller vad som i övrigt är känt ej hinder mot att körkortstillstånd meddelas sökanden, förelägger länsstyrelsen denne att inom viss tid komplettera ansökningshandling med intyg eller besked som skall förete enligt 11 § men som ej har givits in i ärendet tidigare. Har prövningen visat att körkortstillstånd kan meddelas endast på särskilt villkor, skall sökanden underrättas om detta.

Följer sökanden ej föreläggandet är ansökan förfallen.

Stadgandet i 10 § tredje stycket gäller även ansökan om förhandsbesked.

15 § Statens trafiksäkerhetsverk utfärdar under iakttagande av körkortslagen (1977:477) körkort, om sökanden har undertecknat körkortsunderlag och givit in välliknande fotografi av sig.

Förarprov

16 § Förarprov består av förhör och körprov och avlägges inför sådan tjänsteman hos statens trafiksäkerhetsverk eller sådan befattningshavare vid försvarsmakten, som har förordnats att förrätta förarprov, eller inför sådan lärare i gymnasieskolan, som ger utbildning för avläggande av förarprov.

I gymnasieskolan får förarprov avläggas som delprov under utbildningens gång.

Förordnande att förrätta förarprov lämnas av statens trafiksäkerhetsverk i fråga om tjänsteman hos verket och av överbefälhavaren i fråga om befattningshavare vid försvarsmakten. Förordnande för befattningshavare vid försvarsmakten att förrätta förarprov får lämnas den som trafiksäkerhetsverket har godkänt.

17 § Vid förarprov skall sökanden förete bevis om förarutbildning för fordonsslaget. Beviset skall vara utfärdat av den som har meddelat utbildningen. Avser provet körkort för behörigheten C, D eller E, skall sökanden förete bevis om särskild förarutbildning eller intyg om att han under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning har fört bil under olika trafikförhållanden.

Bevis eller intyg som avses i första stycket behöver ej företes, om sökanden inom tre år före anmälan till förarprov har haft körkort med den behörighet som sökes.

18 § Vid förarprov för taxibehörighet skall sökanden, om han ej inom tre år före anmälan har haft sådan behörighet eller körkort med behörigheten C eller D, förete bevis om särskild förarutbildning eller intyg om att han under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning har fört bil under olika trafikförhållanden.

19 § Förarprov får utom i gymnasieskolan avläggas endast av den för vilken finns utfärdat körkort med den behörighet som provet avser.

20 § Sökande som avlägger förarprov inför tjänsteman hos statens trafiksäkerhetsverk skall tillhandahålla för provet lämpligt fordon.

Utlämnande av körkort

21 § Körkort lämnas ut endast om sökanden har godkänts vid förarprovet. Förarprov för taxibehörighet behöver dock ej avläggas, om sökanden har körkort med behörigheten C. Att förarprov ej heller behöver avläggas i vissa fall efter återkallelse följer av 42 §.

22 § Körkort lämnas ut av den som har förrättat förarprov eller av den militära myndighet eller den gymnasieskola vid vilken sökanden har utbildat sig. Skall förarprov ej avläggas, lämnar statens trafiksäkerhetsverk ut körkortet i samband med utfärdandet.

Har sökanden giltigt körkort eller traktorkort, som har utfärdats för honom tidigare, skall kortet återlämnas innan det sökta körkortet lämnas ut. Har det tidigare körkortet eller traktorkortet förstörts eller förkommit, skall han innan det sökta körkortet lämnas ut i stället skriftligen anmäla förlusten till den länsstyrelse som enligt 26 § eller 57 § andra stycket har att pröva frågan om förnyelse av körkortet eller traktorkortet.

Har körkortshavaren i fall som avses i andra stycket anmält, att hans körkort eller traktorkort har förstörts eller förkommit, och kommer kortet senare till rätta, skall han genast överlämna detta till den länsstyrelse som har mottagit anmälan om förlusten.

Förnyelse

23 § Fråga om förnyelse enligt 15 § andra stycket körkortslagen (1977:477) prövas av statens trafiksäkerhetsverk.

24 § Har körkortshavarens namn eller personnummer ändrats, skall körkortshavaren inom tre veckor efter ändringen ansöka om förnyelse av körkortet.

25 § Körkort förnyas efter ansökan av körkortshavaren, om det har

1. förstörts eller förkommit, eller
2. förändrats så att det ej lämpligen kan användas.

26 § Fråga om förnyelse enligt 24 eller 25 § prövas av länsstyrelsen i det län, där körkortshavaren är kyrkobokförd eller, om han ej är kyrkobokförd i landet, av den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

27 § Om förnyelse i andra fall än som avses i 23–25 §§ gäller 34, 44 och 45 §§.

28 § Vid förnyelse av körkort skall körkortshavaren på anmodan under-teckna körkortsunderlag och ge in välliknande fotografi av sig.

29 § Förnyat körkort tillhandahålles av statens trafiksäkerhetsverk.

Förnyat körkort lämnas ut, utom i fall som avses i 25 § 1, endast om körkortshavaren har återlämnat det tidigare körkortet. Har det tidigare körkortet förstörts eller förkommit, skall han, innan det nya körkortet lämnas ut, i stället skriftligen anmäla förlusten till länsstyrelse som avses i 26 §.

30 § Har körkortshavaren i fall som avses i 25 § 1 eller 29 § andra stycket anmält, att hans körkort har förstörts eller förkommit, och kommer körkortet senare till rätta, skall han genast överlämna detta till den länsstyrelse som har mottagit anmälan om förlusten.

Behörighetsbevis

31 § Körkort skall vara skärt och utformat enligt bilaga till denna förordning.

32 § Föreskrivet villkor, som innebär att körkortshavaren under färd skall använda annat hjälpmedel än glasögon eller linser eller hörapparat eller att fordon, som han för, skall vara försett med särskild anordning eller vara av särskild beskaffenhet eller att viss särskild trafikföreskrift skall iakttagas, eller annat sådant villkor, som kan kontrolleras vid färd, skall tagas upp i särskild handling. Begränsning av behörighet till att gälla endast automtväxlad bil får dock i stället anges på körkortet.

I handling som avses i första stycket anges att den skall medföras under färd med bil, motorcykel eller terrängvagn.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Särskild utredning

33 §

Finns anledning antaga, att körkortshavare ej uppfyller de förutsättningar som gäller för erhållande av körkort, utreder den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet skyndsamt frågan om hans lämplighet. Länsstyrelsen får förelägga honom att inkomma med läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. I föreläggandet får föreskrivas, att undersökning eller prov skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen får också själv föranstalta om utredning som behövs.

Finns anledning antaga, att körkortshavare ej uppfyller de förutsättningar som gäller för erhållande av körkort, utreder den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller allmänt ombud vid denna länsstyrelse skyndsamt frågan om hans lämplighet. Länsstyrelsen eller det allmänna ombudet får förelägga honom att inkomma med läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

I föreläggande som avses i första stycket får föreskrivas, att undersökning eller prov skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen eller det allmänna ombudet får också själv föranstalta om utredning som behövs.

Beslut om föreläggande enligt första stycket skall innehålla erinran om att återkallelse kan ske enligt 16 § 8 körkortslagen (1977:477), om föreläggandet ej följes.

34 § Finner den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet att villkor bör föreskrivas i fall då körkortstillstånd har meddelats utan föreskrift eller att meddelad föreskrift bör ändras eller upphävas, beslutar länsstyrelsen härom. I fråga om sådant beslut skall 32 § tillämpas på motsvarande sätt. Länsstyrelsen får också förordna att förnyad personutredning skall företagas vid senare tidpunkt.

Föranleder beslut som avses i första stycket ändring av texten i utfärdat körkort, skall körkortet förnyas. I beslutet skall körkortshavaren föreläggas att inom viss tid vidtaga de åtgärder som behövs för att han skall erhålla förnyat körkort. Beslutet skall innehålla erinran om att återkallelse kan ske enligt 16 § 9 körkortslagen (1977:477), om föreläggandet ej följes.

Fråga om förnyelse enligt andra stycket prövas av länsstyrelse som avses i 35 §. Vid förnyelsen skall 28–30 §§ tillämpas på motsvarande sätt.

Återkallelse och spärrtid

35 §

Fråga om återkallelse prövas av länsrätten i det län där körkortstillståndet har meddelats och efter an-

Fråga om återkallelse prövas av länsrätten i det län där körkortstillståndet har meddelats och efter an-

Nuvarande lydelse

mälan av *länsstyrelsen* där. Har nytt körkortstillstånd meddelats i annat län efter körkortets utfärdande, gäller vad nu har sagts i stället *länsrätten* och *länsstyrelsen i det länet*.

Fråga om medgivande enligt 2 § tredje stycket körkortslagen (1977:477) prövas i samband med prövning av fråga om återkallelse. Efter ansökan av den vars körkort har återkallats prövas fråga om sådant medgivande av *den länsrätt som har meddelat beslutet om återkallelse*. Ansökan ges in till *länsstyrelsen*.

Föreslagen lydelse

mälan av *allmänt ombud* där. Har nytt körkortstillstånd meddelats i annat län efter körkortets utfärdande, gäller vad nu har sagts i stället *länsrätten* och *det allmänna ombudet i detta län*.

Är körkortshavaren kyrkobokförd eller vistas han stadigvarande i annat län än det där fråga om återkallelse skall prövas enligt första stycket, får *länsrätten i sistnämnda län hänskjuta mål som avses i första stycket till länsrätten i kyrkobokföringslänet eller vistelselänet om körkortshavaren begär det eller den länsrätt, där anmälan enligt första stycket gjorts, eljest finner det lämpligt*. Vid *länsrätten i kyrkobokföringslänet eller vistelselänet* handlägges även de ytterligare anmärkningar i fråga om körkortshavare som inkommer dit före målets avgörande.

Fråga om medgivande enligt 2 § tredje stycket körkortslagen (1977:477) prövas i samband med prövning av fråga om återkallelse. Efter ansökan av den vars körkort har återkallats prövas fråga om sådant medgivande av *länsstyrelsen i det län där körkortstillståndet har meddelats*.

35 a §

Anmälan enligt 35 § första stycket skall göras inom sex månader från den dag åberopad dom i brottmål vann laga kraft respektive strafföreläggande eller ordningsföreläggande godkändes eller beslut om åtalsunderlåtelse fattades och i övriga fall från den dag det aktuella förhållandet blev känt för det allmänna ombudet. Vid anmälan på grund av upprepade förseelser räknas tidsfristen från den senaste domen eller motsvarande.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Vad i första stycket stadgats gäller ej medicinska förhållanden eller då körkortshavaren själv begärt att få körkortet återkallat.

Den i första stycket angivna anmälningsfristen får på ansökan av allmänt ombud förlängas av länsrätt som avses i 35 § första stycket. Ansökan om förlängning skall ha inkommit till länsrätten innan fristen utgått.

36 §

Har beslut om körkorts omhändertagande kommit in till länsstyrelse enligt 50 § andra stycket, anmäler länsstyrelsen skyndsamt ärendet hos länsrätten. Länsrätten prövar frågan om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

Har beslut om körkorts omhändertagande kommit in till länsstyrelse enligt 50 § andra stycket, anmäler allmänt ombud skyndsamt ärendet hos länsrätten.

37 § Har utlämnat körkort återkallats helt eller delvis, skall körkortshavaren efter anmaning överlämna körkortet till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet, om körkortet ej har förstörts eller förkommit. Avser återkallelsen körkort som ej har lämnats ut, skall den myndighet som innehar körkortet överlämna det till länsstyrelsen.

Upphåves beslut om återkallelse, återställs körkortet till körkortshavaren eller i fall som avses i första stycket andra punkten till myndigheten.

38 § Spärrtid som avses i 21 § körkortslagen (1977:477) räknas från delgivningen av beslut om körkortets omhändertagande. Om sådant beslut ej har meddelats räknas spärrtiden från delgivningen av beslut om återkallelse tills vidare. Om ej heller sådant beslut har meddelats räknas spärrtiden från delgivningen av beslut om slutlig återkallelse. Spärrtid som avslutas vid prövning av fråga om förhandsbesked eller körkortstillstånd löper från dagen för beslutet därom.

39 § Har för återkallelse ej åberopats annan grund än som avses i 16 § 2, 3 eller 4 körkortslagen (1977:477) och göres ansökan om körkortstillstånd eller förhandsbesked senast en månad efter spärrtidens utgång behöver besked om personutredning ej bifogas ansökningen. Föreligger särskilda skäl får dock förordnas om personutredning. Beslut om förlängning av spärrtid eller beslut om ny spärrtid får ej meddelas utan att förnyad personutredning har skett.

40 § Fråga om spärrtid enligt 21 § andra och tredje styckena körkortslagen (1977:477) prövas av länsstyrelse som avses i 35 § eller, om spärrtid ej har beslutats i samband med återkallelse, av den länsstyrelse som har meddelat

beslutet om spärrtid. Vid prövningen gäller 39 § i tillämpliga delar i fråga om den utredning som skall ligga till grund för prövningen.

41 § I beslut om spärrtid, skall anges om med hänsyn till då föreliggande förhållanden besked om personutredning behöver företes vid ansökan om körkortstillstånd eller förhandsbesked.

42 § Efter återkallelse av körkort enligt 16 § 1–6 körkortslagen (1977:477) lämnas körkort ut utan att nytt, godkänt förarprov behöver avläggas, om spärrtiden har varat högst sex månader och ansökan om körkortstillstånd har gjorts inom tid som anges i 39 §. Föreligger särskilda skäl får dock i beslut om återkallelse bestämmas att godkänt förarprov skall avläggas.

43 § Har körkort återkallats enligt 16 § 7 körkortslagen (1977:477) och har det förhållande som har föranlett återkallelsen upphört, återställs körkortet, om ansökan därom göres inom ett år från den tidpunkt som anges i 38 §. Föreligger särskilda skäl får dock bestämmas att godkänt förarprov skall avläggas.

Har körkort återkallats enligt 16 § 8 körkortslagen återställs körkortet, om körkortshavaren har vidtagit förelagd åtgärd inom tid som har angivits i beslutet.

44 § Körkort som har återkallats enligt 16 § 9 körkortslagen (1977:477) förnyas, om körkortshavaren har ansökt om förnyelse inom tid som har angivits i beslutet om återkallelse.

45 § Har återkallelse begränsats enligt 17 § körkortslagen (1977:477), skall körkortet förnyas.

46 § Vid förnyelse enligt 44 eller 45 § skall 28 § och 29 § första stycket tillämpas på motsvarande sätt.

47 § Fråga om återställande enligt 43 § eller förnyelse enligt 44 eller 45 § prövas av länsstyrelse som avses i 35 §.

48 § Har körkortstillstånd eller utfärdat men ej utlämnat körkort återkallats tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet och häves återkallelsen, får länsrätten förlänga den i 10 § angivna tiden inom vilken godkänt förarprov skall avläggas.

Nuvarande lydelse

Varning

Bestämmelserna i 35 § första stycket tillämpas på motsvarande sätt i fråga om varning.

Föreslagen lydelse

49 §

Erinran

Beslut om erinran enligt 22 a § körkortslagen (1977:477) meddelas av allmänt ombud. Sådant beslut får ej meddelas efter utgången av den tidsfrist som anges i 35 a § första stycket.

Av 39 § körkortslagen framgår att beslut om erinran får meddelas även av länsrätt.

Omhändertagande

50 § I fall som avses i 23 § körkortslagen (1977:477) beslutar polismyndighet eller åklagare om omhändertagande. Beslutet skall meddelas skyndsamt och delges körkortshavaren. Har körkortet lämnats ut till körkortshavaren och har det ej förstörts eller förkommit, skall han efter anmaning överlämna det till myndighet som har meddelat beslutet.

Snarast möjligt, och i fall som avses i 23 § första stycket körkortslagen inom 48 timmar, sändes beslutet till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Vid beslutet fogas uppgift om delgivning, körkort som har överlämnats i anledning av beslutet, föreliggande utredning och, om beslutet har meddelats enligt 23 § första stycket körkortslagen, redogörelse för de skäl som har föranlett åtgärden. Sådan redogörelse lämnas också om beslutet har meddelats enligt 23 § andra stycket körkortslagen och alkoholkoncentrationen i körkortshavarens blod ej har uppgått till 0,8 promille. Delges beslutet eller överlämnas körkortet senare, meddelas detta snarast möjligt till länsstyrelsen. Körkortet sändes till länsstyrelsen.

51 § Har körkort omhändertagits enligt 23 § körkortslagen (1977:477) och har det ej lämnats ut till körkortshavaren, skall myndighet som innehar körkortet överlämna det till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse**Underlåtelse av körkortsingripande m. m.***52 §**

Omprövning som avses i 25 § körkortslagen (1977:477) göres av den länsstyrelse eller länsrätt som har beslutat tidigare i saken. Ansökan om omprövning ges in till länsstyrelsen.

Är sökanden kyrkobokförd eller vistas han stadigvarande i annat län än det där fråga om omprövning skall upptagas av länsrätt enligt första stycket, får länsrätten i sistnämnda län hänskjuta ansökan till länsrätten i kyrkobokföringslänet eller vistelselänet om sökanden begär det eller den länsrätt, där ansökan enligt första stycket gjorts, eljest finner det lämpligt.

Traktorkort

53 § Förarprov består av förhör och avlägges inför den som statens trafiksäkerhetsverk har förordnat därtill eller inför sådan lärare i gymnasieskolan som ger utbildning för avläggande av förarprov.

Godkännes sökanden utfärdas bevis därom.

54 § Fråga om utfärdande av traktorkort prövas av länsstyrelse. Bestämmelserna i 9 § skall därvid tillämpas på motsvarande sätt.

Traktorkort lämnas ut av den länsstyrelse som har utfärdat kortet.

55 § Bestämmelserna i 11, 12 och 32 §§ skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om traktorkort. Vid ansökan om traktorkort skall dock ges in även bevis om godkänt förarprov. Beviset skall vara utfärdat inom tre månader före ansökan.

56 § Bestämmelserna om förhandsbesked i 13 och 14 §§ skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om traktorkort. Föreläggande som avses i 14 § skall dock gälla även bevis om godkänt förarprov.

I ärende om förhandsbesked får prövas även fråga om sådana särskilda skäl som avses i 29 § körkortslagen (1977:477) föreligger.

57 § Bestämmelserna om förnyelse i 24 och 25 §§ skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om traktorkort. Traktorkort behöver dock ej förnyas, om ändringen i stället kan föras in på kortet.

Fråga om förnyelse av traktorkort prövas av länsstyrelsen i det län, där innehavaren är kyrkobokförd eller, om han ej är kyrkobokförd i landet, av den länsstyrelse som har utfärdat traktorkortet.

Förnyat traktorkort tillhandahålles av länsstyrelsen. I övrigt skall bestämmelserna i 29 och 30 §§ tillämpas på motsvarande sätt vid förnyelse av traktorkort.

58 § Traktorkort skall innehålla uppgift om innehavarens fullständiga namn och personnummer, den länsstyrelse som har utfärdat traktorkortet och dagen för utfärdandet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

59 §

Bestämmelserna om särskild utredning, återkallelse, varning, omhändertagande och underlåtelse av körkortsingripande m. m. i 33–52 §§ gäller i tillämpliga delar traktorkort. Förnyelse enligt 34 § andra stycket skall ej ske, om ändringen i stället kan föras in på kortet.

Bestämmelserna om särskild utredning, återkallelse, varning, *erinran*, omhändertagande och underlåtelse av körkortsingripande m. m. i 33–52 §§ gäller i tillämpliga delar traktorkort. Förnyelse enligt 34 § andra stycket skall ej ske, om ändringen i stället kan föras in på kortet.

Förarutbildning

Trafikskola

60 § Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av statens trafiksäkerhetsverk. Verket utövar tillsyn över trafikskola.

61 § Över ansökan om tillstånd enligt 60 § inhämtar statens trafiksäkerhetsverk yttrande av länsstyrelsen i det län där skolan skall drivas.

Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till

vederhäftighet och andra på frågan inverkan omständigheter bedömes ha förutsättningar att driva trafikskola på sådant sätt, att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

Tillstånd förenas med de villkor och bestämmelser som behövs. För-
anleder ej särskilda förhållanden annat, utfärdas tillståndet tills vidare.

62 § Vid trafikskola skall finnas en godkänd trafikskolechef, som svarar för att skolan drives på sätt som sägs i 61 § andra stycket.

63 § Vid trafikskola skall finnas en eller flera godkända utbildningsledare, som är ansvariga för utbildningsarbetet.

Om så behövs med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet, skall vid skolan utöver utbildningsledare finnas en eller flera godkända trafiklärare.

64 § Fråga om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare prövas av statens trafiksäkerhetsverk.

Intyg huruvida sökande med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som utbildningsledare eller trafiklärare utfärdas av polismyndigheten i sökandens kyrkobokföringsort eller, om han ej är kyrkobokförd i landet, av polismyndigheten i den ort där han vistas.

65 § I trafikskola skall finnas de läromedel och den undervisningsmateriel i övrigt som behövs för den teoretiska undervisningen och lokal som är lämplig för sådan undervisning.

Undervisningen skall bedrivas enligt kursplaner, som statens trafiksäkerhetsverk fastställer. För varje elev skall föras utbildningskort.

66 § Trafikskolechef skall föra anteckningar om undervisningen och årligen före februari månads utgång till statens trafiksäkerhetsverk sända in redogörelse för undervisningen under nästföregående år.

67 § Statens trafiksäkerhetsverk får återkalla tillstånd att driva trafikskola, om

1. tillståndshavaren befinnes olämplig att driva trafikskola,
2. utbildningen i trafikskola bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt, eller
3. undervisning ej har bedrivits vid skolan under de senaste tolv månaderna.

68 § Finner statens trafiksäkerhetsverk att den som har godkänts som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare är olämplig, får verket återkalla godkännandet.

69 § Har innehavare av tillstånd att driva trafikskola eller trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare vid sådan skola gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse som kan föranleda återkallelse av tillstånd eller godkännande, men kan det antagas, att han skall låta sig rätta utan sådan åtgärd, får varning i stället meddelas.

70 § Beslut om återkallelse eller varning delges den som avses med beslutet.

71 § Om förarutbildning i gymnasieskolan gäller särskilda bestämmelser.

Övningskörning

72 § Den som för att erhålla körkort vill öva sig i körning med motorfordon eller fordonståg som han ej har körkort för får föra fordonet eller fordonståget vid övningskörning under de förutsättningar som anges i 73–78 §§.

73 § Den som för fordon vid övningskörning skall ha uppnått en ålder av

1. 16 år för körning med lätt motorcykel,
2. 17 år 9 månader för körning med personbil eller lätt lastbil utan tillkopplat tungt släpfordon.
3. 18 år för körning med tung motorcykel, personbil eller lätt lastbil med tillkopplat tungt släpfordon eller tung lastbil.
4. 19 år för körning med buss.

Utan hinder av första stycket 3 får den som har fyllt 16 men ej 18 år föra tung motorcykel vid övningskörning i trafikskola under förutsättning att den som övar uppsikt över körningen medföljer på motorcykeln eller i sidvagn till denna.

74 § Övningskörning skall ske under uppsikt av person, som har fyllt 21 år och sedan minst tre år har körkort för fordon av det slag körningen avser samt har vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon.

75 § Vid övningskörning med bil skall den som har uppsikt över körningen medfölja i bilen vid den körandes sida, om ej körningen äger rum inom körgård, som är godkänd av statens trafiksäkerhetsverk, och sker i enlighet med verkets föreskrifter.

Utan hinder av första stycket får övningskörning i gymnasieskolan efter det första ledet i utbildningen ske utanför körgård även om den som har uppsikt över körningen ej medföljer i bilen.

76 § Vid övningskörning med sådant fordon eller fordonståg som kräver behörigheten C, D eller E skall den som övningskör ha körkort med behörigheten B eller inom tre år före övningskörningen ha haft körkort, som omfattade fordon av det slag med vilket körningen äger rum.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

77 §

Den vars körkort har återkallats eller omhändertagits får övningsköra med motorfordon endast vid trafikskola, i gymnasieskolan eller i utbildning vid försvarsmakten.

Den vars körkort har återkallats eller omhändertagits *eller som fått avslag på ansökan om körkortstillstånd eller erhållit negativt förhandsbesked* får övningsköra med motorfordon endast vid trafikskola, i gymnasieskolan eller i utbildning vid försvarsmakten.

78 § Övningskörning på motorväg eller motortrafikled får ske endast med bil. Sådan övningskörning får förekomma endast i slutskedet av förarutbildning i trafikskola eller gymnasieskolan eller vid försvarsmakten och under de förutsättningar i övrigt som statens trafiksäkerhetsverk bestämmer.

79 § Vid övningskörning skall fordonet vara försett med skylt som anger användningen.

80 § Uppsikt över övningskörning vid trafikskola får utövas endast av utbildningsledare eller trafiklärare.

81 § Den som har uppsikt över övningskörning som ej sker i gymnasieskolan anses som förare vid sådan körning.

Om den som har körkort för att uppöva sin färdighet att föra fordon, för vilket körkortet gäller, träffar avtal om övningskörning med någon som driver trafikskola, tillämpas första stycket på den som enligt avtalet skall ha uppsikt över körningen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Uppgiftsskyldighet

82 §

Länsrätt som prövar fråga som gäller körkort eller traktorkort lämnar avskrift av sitt beslut till den länsstyrelse som har anmält ärendet till länsrätten.

Har talan fullföljts mot länsstyrelses eller länsrätts beslut i fråga som avses i första stycket, sänder domstol som prövar ärendet avskrift av dom eller beslut till länsstyrelsen. Har talan fullföljts mot beslut av statens trafiksäkerhetsverk, sändes avskrift till verket.

Allmänt ombud skall lämna avskrift av domstols beslut i körkortsmål till länsstyrelsen i det län där körkortstillstånd senast har meddelats.

Har talan fullföljts mot länsstyrelses beslut i fråga som gäller körkort eller traktorkort, sänder domstol som prövat ärendet avskrift av dom eller beslut till länsstyrelsen. Har talan fullföljts mot beslut av statens trafiksäkerhetsverk, sändes avskrift till verket.

83 §

Domstol eller befattningshavare vid försvarsmakten sänder omedelbart avskrift av dom eller beslut till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillstånd eller har utfärdat traktorkort, om körkortshavaren eller innehavaren av traktorkort har funnits skyldig till

1. brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, om brottet har begåtts vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn.

2. annat brott vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn utom brott mot 3 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands.

Domstol eller befattningshavare vid försvarsmakten sänder omedelbart avskrift av dom eller beslut till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillstånd eller har utfärdat traktorkort, om körkortshavaren eller innehavaren av traktorkort har funnits skyldig till brott som anges i 2 § lagen (1978:000) om registrering av vissa trafikbrott m. m.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

överträdelse av 72 § 8 eller 9 eller 74 § första stycket 1 eller 3 vägtrafikungörelsen (1972:603),

3. brott mot narkotikastrafflagen (1968:64) eller brott mot lagen (1960:418) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika som avses i 1 § narkotikaförordningen (1962:704).

4. olovligt tillgrepp av motordrivet fordon,

5. brott mot 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken, om den dömda vid brottets begående har varit berusad så att det har framgått av hans åtbörder eller tal,

6. brott mot 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 3 kap. 10 § brottsbalken,

7. brott mot 4 kap. brottsbalken,

8. brott mot 6 kap. 1 eller 2 § brottsbalken eller 6 kap. 1 och 10 §§ brottsbalken,

9. brott mot 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken.

10. brott mot 13 kap. brottsbalken,

11. brott mot 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken.

I fråga om brott som avses under 6–11 sändes avskrift endast om annan påföljd än böter har ådömts.

84 § Avskrift av dom eller beslut sändes även i annat fall än som avses i 83 § omedelbart av domstol, som har meddelat dom eller beslut i mål vari lägre domstol eller befattningshavare vid försvarsmakten har haft att sända avskrift enligt 83 §.

85 § Har körkortshavare eller innehavare av traktorkort åtalats för brott som avses i 83 § och har beslut meddelats om återkallelse tills vidare eller omhändertagande enligt denna förordning, sänder tingsrätt, om åtalet nedlägges eller rätten frikänner den tilltalade, omedelbart underrättelse härom med angivande av hans personnummer till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Beslutas, efter återkallelse eller omhändertagande som avses i första stycket, att förundersökning skall nedläggas eller att åtal ej skall väckas, un-

derrättar den som meddelar beslutet omedelbart länsstyrelsen härom. Underrättelsen skall innehålla uppgift om personnummer.

86 § Har nykterhetsnämnd beslutat att ställa körkortshavare eller innehavare av traktorkort under övervakning enligt 15 § lagen (1954:579) om nykterhetsvård eller har nämnden gett in ansökan till länsrätt om att sådan person skall tagas in på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare, sänder nämnden omedelbart med angivande av hans personnummer underrättelse om förhållandet till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Finner nykterhetsnämnd, i annat fall än som avses i första stycket, att rätten för viss person att ha körkort, taxibehörighet eller traktorkort bör omprövas till följd av hans alkoholmissbruk, sänder nämnden omedelbart med angivande av hans personnummer underrättelse härom till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

I fall som avses i första eller andra stycket avger nykterhetsnämnden yttrande i frågan om den person som underrättelsen gäller bör ha körkort, taxibehörighet eller traktorkort.

87 § Finner polismyndighet i fråga om körkortshavare eller innehavare av traktorkort anledning till återkallelse, anmäler myndigheten detta till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet. Anmälan skall vidare alltid göras, när omhändertagande har skett enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m. m.

Anmälan som avses i första stycket skall innehålla uppgift om personnummer.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

88 §

Bestämmelserna i 82–87 §§ om körkortshavare och innehavare av traktorkort skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om den för vilken spärrtid löper. Uppgift lämnas i sådant fall till den länsstyrelse som har meddelat beslutet om spärrtid eller, om beslutet har meddelats av länsrätt, till länsstyrelsen i länet.

Bestämmelserna i 82 § om körkortshavare och innehavare av traktorkort skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om den för vilken spärrtid löper. Uppgift lämnas i sådant fall till den länsstyrelse som har meddelat beslutet om spärrtid eller, om beslutet har meddelats av länsrätt, till länsstyrelsen i länet.

89 § Finner polismyndighet anledning till återkallelse av tillstånd för trafikskola eller av godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare, anmäler myndigheten detta till statens trafiksäkerhetsverk.

Körkortsregistret

90 §

Körkortsregistret föres av statens trafiksäkerhetsverk genom automatisk databehandling. Verket svarar för det system- och programmeringsarbete som behövs.

Nuvarande lydelse

Att körkortsregistret i fråga om vissa belastningsuppgifter föres hos länsstyrelse framgår av kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning.

91 §¹

Uppgifter föres in i körkortsregistret enligt följande:

Uppgift

Identitetsuppgifter
Fullständigt namn, personnummer och adress för körkortshavare och innehavare av traktorkort. Motsvarande uppgifter för den som har ansökt om förhandsbesked eller körkortstillstånd.

¹ Uppställningen av denna paragraf på sidorna 56–57, 58–59, 60–61 och 62–63 är så utformad att ändringar föreslås endast i de delar då paragrafen redovisas i fyra parallellställda spalter.

Fullständigt namn, personnummer och adress för den som har svenskt luftfartscertifikat eller certifikat, som avses i 80 § luftfartskungörelsen (1961:558), eller har här i landet meddelat godkännande av utländskt luftfartscertifikat.

Föreslagen lydelse

Registrering i anledning av uppgifter om brott m. m. i fall som avses i 83 och 84 §§ sker hos rikspolisstyrelsen inom rättsväsendets informationssystem.

Myndighet som svarar för att uppgift föres in i registret. Särskilda föreskrifter

Statens trafiksäkerhetsverk eller, i fråga om uppgift som länsstyrelse har mottagit, vederbörande länsstyrelse. Som adress anges kyrkobokföringsadressen eller, för den som ej är kyrkobokförd, annan adress i landet. Uppgift om sökande av förhandsbesked eller körkortstillstånd föres in när beslut har meddelats i anledning av ansökan.

Statens trafiksäkerhetsverk. Som adress anges kyrkobokföringsadressen eller, för den som ej är kyrkobokförd annan adress i landet.

Nuvarande lydelse

Körkortshavarens avflyttning ur landet. Motsvarande uppgifter i fråga om innehavare av traktorkort.

Körkortsuppgifter

Beslut i anledning av ansökan om förhandsbesked.

Beslut i anledning av ansökan om körkortstillstånd.

Körkortsklass, taxibehörighet.

Beslut i anledning av ansökan om traktorkort.

Statens trafiksäkerhetsverks stationsort, där sökande av körkort skall genomgå förarprov.

Gymnasieskola eller militär myndighet, där sökande av körkort avlägger förarprov.

Dag för utfärdande av körkort.

Dag för utlämnande av sådant körkort som lämnas ut i samband med förarprov.

Dag för utfärdande av traktorkort.

Dag då förnyelse av körkort skall ske enligt 15 § andra stycket första punkten körkortslagen (1977:477).

Beslut i anledning av förnyelse enligt 15 § andra stycket körkortslagen.

Beslut i anledning av förnyelse enligt 24, 25, 34, 44, 45, 57 eller 59 §.

Föreläggande enligt 33 §, 34 § andra stycket, 35 eller 59 §.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Meddelat särskilt villkor i fråga om körkortshavare eller innehavare av traktorkort.

Beslut om personutredning.

Anmälan av länsstyrelse till länsrätt.

Den länsstyrelse som har gjort anmälan.

Föreslagen lydelse

Statens trafiksäkerhetsverk.

Den länsstyrelse som har meddelat beslutet.

Den länsstyrelse som har meddelat beslutet.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

Den länsstyrelse som har meddelat beslutet.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

Statens trafiksäkerhetsverk.

Statens trafiksäkerhetsverk. Den som lämnar ut kortet skall underrätta verket om åtgärden.

Den länsstyrelse som har utfärdat traktorkortet.

Statens trafiksäkerhetsverk.

Statens trafiksäkerhetsverk.

Den länsstyrelse som har meddelat beslutet.

Föreläggande som avses i 33 §, 34 § andra stycket eller 59 §.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Den länsstyrelse som har meddelat beslutet eller, om beslutet har meddelats av länsrätt, länsstyrelsen i länet. I sistnämnda fall skall länsrätten underätta länsstyrelsen.

Anmälan av länsstyrelse eller allmänt ombud till länsrätt.

Länsstyrelsen som har gjort anmälan.

Överflyttning av körkortsmål till annan länsrätt.

Länsstyrelsen i det län varifrån överflyttning skett.

Nuvarande lydelse

	Beslut som rör återkallelse av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort.
Beslut om spärrtid.	Den länsstyrelse som har meddelat beslutet eller, om beslutet har meddelats av länsrätt, länsstyrelsen i länet.
	Medgivande enligt 2 § tredje stycket körkortslagen.
	Återställande av körkort eller traktorkort enligt 36, 37, 43 eller 59 §.
Beslut om varning enligt 22 eller 31 § körkortslagen eller omhändertagande enligt 23 eller 31 § körkortslagen.	Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.
Delgivning av sådant beslut om återkallelse, varning eller omhändertagande som skall föras in i registret.	Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.
	Återlämnande eller överlämnande av körkort eller traktorkort enligt 22, 29, 30, 34, 37, 50, 51, 57 eller 59 §.
	Anmälan enligt 22, 29, 34, 57 eller 59 §.
	Innehav av svenskt luftfartscertifikat, av certifikat som avses i 80 § luftfartskungörelsen (1961:558) eller av här i landet meddelat godkännande av utländskt luftfartscertifikat.
	Ändring eller upphävande av sådant beslut som skall föras in i registret.
Belastningsuppgifter <i>Dom eller beslut enligt 83 eller 84 §, underrättelse enligt 85 § första stycket eller 86 §, anmälan enligt 87 §.</i>	Den länsstyrelse som har erhållit registerblad enligt 33 § kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning eller har erhållit underrättelse eller anmälan enligt 86 eller 87 § denna förordning.
<i>Beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning att ej tala å brott som avses i 83 § första stycket. Gäller beslutet brott som avses i 83 § första stycket 6–11 föres beslutet dock in i registret endast om brottet enligt åklagarens bedömande skulle ha lett till annan påföljd än böter.</i>	<i>Den länsstyrelse som har erhållit registerblad enligt 33 § kungörelsen om införande av ny vägtrafiklagstiftning.</i>

Föreslagen lydelse

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Beslut om spärrtid.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

Den länsstyrelse som har återställt körkortet eller traktorkortet.

Beslut om varning och *erinran* enligt 22 och 22 a § eller 31 § körkortslagen eller omhändertagande enligt 23 eller 31 § körkortslagen.

Delgivning av sådant beslut om återkallelse, varning, *erinran* eller omhändertagande som skall föras in i registret.

Statens trafiksäkerhetsverk eller, om kortet har överlämnats till länsstyrelse, den länsstyrelse som har mottagit det. Har kortet ej återlämnats eller överlämnats, skall detta framgå av registret.

Den länsstyrelse som har mottagit anmälan.

Statens trafiksäkerhetsverk.

Den myndighet som har haft att svara för att uppgiften har förts in i registret.

Belastningsuppgifter
Underrättelse enligt 86 §, anmälan enligt 87 §.

Den länsstyrelse som har meddelat beslutet eller, om beslutet har meddelats av länsrätt, länsstyrelsen i länet eller, om beslutet meddelats i överflyttat körkortsmål, länsstyrelsen i det län varifrån överflyttning skett.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller har utfärdat traktorkortet.

Den länsstyrelse som har erhållit underättelse eller anmälan enligt 86 eller 87 §.

Anmälan från länsläkare eller förste
stadsläkare enligt särskilda föreskrifter
om vissa sjukdomstillstånd hos förare
av motorfordon, luftfartyg m. m.

Föreslagen lydelse

Den länsstyrelse som har mottagit
anmälan.

Den länsstyrelse som har mottagit
uppgiften.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i 91 § gäller i tillämpliga delar den för vilken spärrtid löper.

Har regeringsrätten eller kammarrätt meddelat dom eller beslut i fråga som har fullföljts från länsstyrelse eller länsrätt och skall uppgift om domen eller beslutet enligt 91 § föras in i körkortsregistret, svarar den länsstyrelse som avses i 82 § för att uppgiften föres in. Motsvarande skyldighet åvilar statens trafiksäkerhetsverk i fråga som har fullföljts från verket.

Avlider körkortshavare eller innehavare av traktorkort, för statens trafiksäkerhetsverk ur körkortsregistret uppgifterna om honom. Uppgift om körkortshavare eller innehavare av traktorkort, som ej är mantalsskriven eller kyrkobokförd i landet, föres ur körkortsregistret, när 90 år har förflutit från hans födelse.

Trafiksäkerhetsverket får i andra fall än som avses i första stycket föra ur körkortsregistret identitetsuppgift eller körkortsuppgift som ej behövs.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller i tillämpliga delar den för vilken spärrtid har bestämts.

Föreslagen lydelse

92 §

Har regeringsrätten eller kammarrätt meddelat dom eller beslut i fråga som har fullföljts från länsstyrelse eller länsrätt och skall uppgift om domen eller beslutet enligt 91 § föras in i körkortsregistret, svarar den länsstyrelse som avses i 82 § för att uppgiften föres in. Motsvarande skyldighet åvilar statens trafiksäkerhetsverk i fråga som har fullföljts från verket.

93 §

Avlider den som upptagits i körkortsregistret, för statens trafiksäkerhetsverk ur körkortsregistret uppgifterna om honom. Uppgift om körkortshavare eller innehavare av traktorkort, som ej är mantalsskriven eller kyrkobokförd i landet, föres ur körkortsregistret, när 90 år har förflutit från hans födelse.

Trafiksäkerhetsverket får i andra fall än som avses i första stycket föra ur körkortsregistret identitetsuppgift eller körkortsuppgift som ej behövs.

94 §

Begäran om utdrag av körkortsregistret göres hos den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet eller utfärdat körkortet eller traktorkortet. På särskild begäran får telegrafiskt meddelande lämnas om utdragets innehåll.

Utdrag får ej innehålla belastningsuppgifter såvida utdraget icke begäres av myndighet som avses i 94 a §.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

94 a § I fråga om utlämnande av sådant utdrag av körkortsregister som innehåller belastningsuppgifter, som avses i 91 §, äger bestämmelserna i 5 § första-tredje styckena lagen (1978:000) om registrering av vissa trafikbrott m. m. motsvarande tillämpning.

Om utlämnande till enskild av utdrag som innehåller belastningsuppgift finns bestämmelser i 11 § lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar.

94 b § I utdrag av körkortsregistret skall icke medtagas uppgift som avser

1. beslut om återkallelse, varning, erinran eller omhändertagande,

2. underättelse enligt 86 § eller anmälan enligt 87 §,

sedan fem år förflutit från den dag uppgiften antecknades i registret.

Vad som sägs i första stycket om återkallelse gäller endast om nytt körkort eller traktorkort har utfärdats efter återkallelsen.

Bemyndiganden m. m.

95 § Ytterligare föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort eller traktorkort meddelas av socialstyrelsen efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk. Styrelsen meddelar efter samråd med verket även föreskrifter om läkarundersökning som skall ligga till grund för läkarintyg enligt denna förordning.

96 § För utredning enligt denna förordning får uppgifter inhämtas från sociala organ och andra myndigheter som kan lämna upplysningar av betydelse för bedömningen av lämpligheten i personligt hänseende för körkort eller traktorkort.

Föreskrifter om personutredning av polismyndighet enligt denna förordning meddelas av rikspolisstyrelsen efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk och socialstyrelsen.

97 § Föreskrifter om identitetsprövning i samband med ansökan om körkort, ansökan om förnyelse av körkort och utlämnande av körkort meddelas av postverket efter samråd med rikspolisstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk. I fråga om den som vistas utom landet meddelas dock sådana föreskrifter av trafiksäkerhetsverket.

98 § Föreskrifter om förarutbildning i gymnasieskolan meddelas av skolöverstyrelsen efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk.

99 § I andra fall än som sägs i 95–98 §§ meddelas ytterligare föreskrifter för verkställigheten av körkortslagen (1977:477) och denna förordning av statens trafiksäkerhetsverk.

100 § Blanketter för läkarintyg tillhandahålles av socialstyrelsen och blanketter för besked om personutredning eller om intyg enligt 64 § andra stycket av rikspolisstyrelsen. Övriga blanketter tillhandahålles av statens trafiksäkerhetsverk.

101 § Fråga om undantag i visst fall från 2–5, 12 eller 29 § körkortslagen (1977:477) prövas av statens trafiksäkerhetsverk.

Fråga om undantag i visst fall från 10, 17, 18, 19, 73–77, 79 eller 80 § denna förordning prövas av statens trafiksäkerhetsverk.

Undantag enligt första eller andra stycket får medges om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten och, utom i fråga om 79 §, synnerliga skäl föreligger.

102 § Fråga om undantag i visst fall från bestämmelserna i 7 eller 28 § körkortslagen (1977:477) om medicinska förhållanden prövas av socialstyrelsen. Vid prövning av fråga om undantag från sådan föreskrift som avses i 95 § denna förordning skall styrelsen samråda med statens trafiksäkerhetsverk, om det är påkallat av särskilda skäl.

Ansvarsbestämmelser m. m.

103 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift vid ansökan eller anmälan enligt denna förordning dömes till böter, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

104 § Den som driver trafikskola utan tillstånd eller eljest utan att följa de i denna förordning eller med stöd därav meddelade föreskrifterna dömes till böter.

Till samma straff dömes den som i anteckningar eller redogörelse som avses i 66 § uppsåtligen lämnar oriktig uppgift, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

105 § Till böter, högst femhundra kronor, dömes den som

1. bryter mot 8 §.
2. åsidosätter skyldighet att överlämna körkort eller traktorkort enligt 22 § tredje stycket, 30 §, 37 § första stycket första punkten, 50 § första stycket eller enligt 34, 57 eller 59 § jämförd med något av nämnda författningsrum,
3. bryter mot 24 § eller mot 57 § jämförd med 24 §,
4. bryter mot 78 § eller med stöd därav meddelad föreskrift.

Till straff för brott mot 8 § skall ej dömas,

1. om körkortet har förstörts eller förkommit och föraren före färden har ansökt om förnyelse av kortet,
2. om återkallelse av körkortet har begränsats på sätt som avses i 17 § körkortslagen (1977:477) och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts.

Användes fordon vid övningskörning utan att vara försett med skylt som avses i 79 § dömes den som har uppsikt över körningen till böter högst femhundra kronor.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***Besvärshörsbestämmelser**

106 §

Mot beslut om varning enligt 69 § eller beslut som rör godkännande vid förarprov eller omhändertagande av körkort eller traktorkort får talan ej föras.

Talan får ej föras mot föreläggande enligt 33 § som meddelats av länsstyrelse eller allmänt ombud. Dessamma gäller beslut om varning enligt 69 § eller beslut som rör godkännande vid förarprov eller omhändertagande av körkort eller traktorkort.

107 §

Talan mot länsstyrelsens beslut enligt denna förordning föres hos kammarrätt genom besvär.

Talan mot andra beslut av länsstyrelse enligt denna förordning än sådant som anges i 106 § föres hos kammarrätt genom besvär.

108 § Talan mot beslut av statens trafiksäkerhetsverk enligt 15 eller 23 § föres hos kammarrätt genom besvär.

Talan mot annat beslut av trafiksäkerhetsverket enligt denna förordning än som avses i första stycket föres hos regeringen genom besvär.

109 § Talan mot beslut enligt denna förordning av annan central förvaltningsmyndighet än statens trafiksäkerhetsverk föres hos regeringen genom besvär.

Denna förordning träder i kraft den

I samband med ikraftträdandet av lagen (1978:000) om ändring i körkortslagen och av denna förordning iakttages följande.

I fråga om besvär mot föreläggande om ingivande av läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov som meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Har i körkortsmål omprövningsanmälan eller anmälan av omhändertagandebeslut gjorts till länsrätten före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser i stället för vad som i lagen om ändring i körkortslagen och denna förordning sägs om allmänt ombud, dock att ombudet efter ikraftträdandet dels äger anföra besvär mot förvaltningsdomstols beslut i enlighet med bestämmelserna i 40, 42 och 43 §§ sistnämnda lag, dels skall lämna avskrift av domstols beslut i körkortsmål enligt 82 § första stycket denna förordning.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som har ersatts genom bestämmelse i lagen om ändring i körkortslagen eller

denna förordning, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen. Detsamma gäller i fråga om särskilt beslut som har meddelats av Kungl. Maj:t eller regeringen.

5. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971:52) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt

Härigenom föreskrives att 4 § lagen (1971:52) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Vid länsrätt handlägges mål enligt barnavårdslagen (1960:97), lagen (1954:579) om nykterhetsvård, utlänningslagen (1954:193), smittskyddslagen (1968:231) och lagen (1970:375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken.

Vid länsrätt handlägges vidare, såvitt gäller svenskt körkort, trafik kort eller traktorkort, mål om varning eller återkallelse och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

Vid länsrätt handlägges mål enligt barnavårdslagen (1960:97), lagen (1954:579) om nykterhetsvård, utlänningslagen (1954:193), smittskyddslagen (1968:231), lagen (1970:375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977:477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken.

6. Förslag till

Förordning (1978:000) om godkännande och utbyte av vissa utländska körkort m. m.

Härigenom föreskrives följande.

Godkännande av körkort

1 §

På villkor som anges i denna förordning får förare, som företer ett i främmande stat utfärdat och för honom där gällande körkort för motorfordon (utländskt nationellt körkort), i Sverige föra motorfordon av det slag som körkortet berättigar honom att föra i den stat där det har utfärdats. Motsvarande gäller även i främmande stat utfärdat internationellt körkort av den lydelse, som avses i bilaga 10 till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik (utländskt internationellt körkort).

Bestämmelserna i denna förordning utom 8 § har motsvarande tillämpning på tillstånd att under tillfällig vistelse föra motorfordon i Danmark eller Finland (i Danmark turistikørkort och i Finland tillfälligt körkort).

2 §

Körkort, som avses i 1 §, medför inte rätt att här i landet föra motorfordon i yrkesmässig trafik, om fordonet är registrerat i Sverige. Sådant körkort medför inte heller rätt, som anges i 1 § första stycket om innehavaren

- a. under de sist förflutna två åren har vistats i Sverige mera än ett år,
- b. innehar gällande svenskt körkort eller under de sist förflutna tre åren har innehaft svenskt körkort, vilket har återkallats eller omhändertagits av behörig svensk myndighet.

För behörighet att föra bil krävs att körkortshavaren har fyllt 18 år.

Vid bestämningen av vistelsens längd enligt första stycket a. avräknas inte tid för bortovaro från Sverige vid semester av normal längd eller liknande.

3 §

Om annat utländskt nationellt körkort än danskt, finskt eller norskt inte är utfärdat på engelska, franska, holländska, italienska, spanska eller tyska språket, skall föraren vara försedd antingen med intyg om körkortets äkthet och giltighetstid, utfärdat enligt formulär som framgår av härvid fogad bilaga,¹ eller med översättning av körkortet till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska språket. Intyget eller översättningen skall ha utfärdats av myndighet eller av sammanslutning, som av myndighet berättigats därtill.

¹ Här utesluten (Motsvarar bilaga till SFS 1962:277)

4 §

Uppfylls inte villkoren för erhållande av körkort, som anges i 1 §, eller föreligger sådant förhållande, som enligt 16 § körkortslagen (1977:477) medför återkallelse av körkort, får länsrätt efter anmälan av det allmänna ombudet besluta, att körkortet under viss tid inte skall medföra rätt, som anges i 1 §. Därvid skall i tillämpliga delar bestämmelserna i körkortslagen och körkortsförordningen (1977:722) om återkallelse, spärrtid, varning och erinran tjäna till ledning.

Bestämmelserna i 23 § körkortslagen och 50 § körkortsförordningen gäller i tillämpliga delar körkort som avses i 1 §.

Beslutar länsrätt att körkort under viss tid inte skall medföra rätt, som anges i 1 §, skall länsstyrelsen omhänderta körkortet, om det inte redan är omhändertaget med stöd av andra stycket.

5 §

I fråga om körkort, som har utfärdats i Danmark, Finland eller Norge skall länsstyrelsen när slutligt beslut enligt 4 § tredje stycket meddelats eller, om innehavaren dessförinnan har lämnat Sverige, då länsstyrelsen har fått vetskap om detta förhållande, återsända körkortet till den myndighet, som har utfärdat det. Vid återsändandet skall orsaken till beslutet anges. Har varning eller erinran meddelats med tillämpning av bestämmelserna i 22 eller 22 a § körkortslagen (1977:477), skall underrättelse därom med uppgift om orsaken till varningen eller erinringen lämnas nämnda myndighet.

Beträffande annat utländskt körkort än som avses i första stycket skall länsstyrelsen, om beslut enligt 4 § tredje stycket meddelas, behålla körkortet intill utgången av den tid, för vilken innehavaren har frantagits rätten att bruka körkortet eller intill den tidpunkt dessförinnan, då innehavaren lämnar Sverige. Anmälan om beslutet med uppgift om förarens namn och adress skall skyndsamt göras till statens trafiksäkerhetsverk.

I fall som avses i denna paragraf skall, där så lämpligen kan ske, på körkortet göras anteckning om den tid körkortet inte gäller i Sverige.

6 §

Beslutanderätt i fall som anges i 4 och 5 §§ ankommer på länsstyrelsen resp. länsrätten i det län, där körkortshavaren är bosatt. Är körkortshavaren inte bosatt i Sverige ankommer beslutanderätten på länsstyrelsen resp. länsrätten i det län där i förekommande fall förseelsen begåtts eller eljest där körkortshavaren vistas.

7 §

Bestämmelserna i 83, 84 och 85 §§ körkortsförordningen (1977:477) om uppgiftsskyldighet har motsvarande tillämpning i fråga om innehavare av utländskt körkort. Är körkortets innehavare bosatt i Sverige, skall avskrift eller meddelande sändas till länsstyrelsen i det län, där han är bosatt. Beträffande den som inte är bosatt i Sverige, skall avskrift eller meddelande sändas till länsstyrelsen i det län, där förseelsen begåtts. Vid översändandet skall uppgift lämnas om

- nummer eller beteckning av annat slag på körkortet,
- innehavarens fullständiga namn och bostadsadress, hans medborgarskap och personnummer eller, om han saknar personnummer i Sverige, hans födelsetid.

Utbyte av körkort

8 §

Innehavare av ett i Danmark, Finland, Island eller Norge utfärdat och där gällande nationellt körkort för motorfordon, som tager stadigt hemvist i

Sverige, äger efter ansökan, vid vilken fogas körkortet, erhålla ett häremot svarande svenskt nationellt körkort, utan hinder av att vid ansökningsen inte fogats bevis om avlagt förarprov, om sökanden i övrigt fullgjort vad i svensk rätt föreskrives för erhållande av motsvarande körkort.

Vid utbyte enligt första stycket skall länsstyrelsen behålla det utbytta körkortet och underrätta körkortsmyndigheten i det utfärdande landet om utbytet.

9 §

Vad i 8 § första stycket sägs har motsvarande tillämpning på innehavare av ett i annan främmande stat utfärdat och där gällande nationellt körkort för motorfordon såvitt rör utbyte till körkort med behörigheten B enligt körkortslagen (1977:477).

Vid utbyte enligt första stycket skall sökandens utländska körkort, om så lämpligen kan ske, förses med anteckning om förhållandet.

10 §

Finns anledning antaga att handling som åberopas vid utbyte enligt denna förordning inte uppfyller föreskrifterna i 8 och 9 §§, får sökanden föreläggas att avhjälpa bristen.

Efterkommes inte föreläggande, som utfärdats enligt första stycket, skall ansökan avvisas.

Särskilda bestämmelser

11 §

Om körkort för diplomater m. fl. finns särskilda bestämmelser.

12 §

Närmare föreskrifter för verkställigheten av denna förordning meddelas av statens trafiksäkerhetsverk efter samråd med rikspolisstyrelsen.

13 §

Fråga om undantag i visst fall från denna förordning prövas av statens trafiksäkerhetsverk. Vid medgivande av undantag får särskilda villkor föreskrivas. Verket meddelar också bemyndigande som avses i 3 §.

14 §

Talan mot beslut av länsstyrelse enligt denna förordning föres hos kamrarrätt genom besvär. Talan mot beslut i andra fall föres hos regeringen. Mot beslut enligt 10 § första stycket får dock talan inte föras.

Denna förordning träder i kraft den

I samband med att denna förordning träder i kraft skall upphöra att gälla dels 3 och 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,

dels kungörelsen (1962:262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov, dels kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort.

I fråga om innehavare av utländskt körkort som vistas i Sverige vid ikraftträdandet av denna förordning gäller äldre bestämmelser om godkännande av vissa utländska körkort.

I ärende om utbyte av annat utländskt nationellt körkort än danskt, finskt, isländskt eller norskt körkort av annan behörighet än B mot motsvarande svenskt körkort gäller äldre bestämmelser, om ärendet anhängiggjorts före ikraftträdandet av denna förordning. I fråga om utbyte av utomnordiskt nationellt körkort i andra fall gäller bestämmelserna i denna förordning i tillämpliga delar ärende som ännu inte prövats av länsstyrelsen före ikraftträdandet av förordningen.

7. Förslag till

Lag (1978:000) om registrering av vissa trafikbrott m. m.

Härigenom föreskrives följande.

1 §.

Hos rikspolisstyrelsen skall föras ett register, innehållande uppgifter om trafikbrott m. m. som sägs i denna lag.

2 §.

Registret skall innehålla uppgifter om körkortshavare och innehavare av traktorkort som genom dom eller beslut har befunnits skyldiga till

1. brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, om brottet har begåtts vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn,

2. annat brott vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn utom brott mot 3 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands,

överträdelse av 72 § 8 eller 9 eller 74 § första stycket 1 eller 3 vägtrafikkungörelsen (1972:603),

3. brott mot narkotikastrafflagen (1968:64) eller brott mot lagen (1960:418) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika som avses i 1 § narkotikaförordningen (1962:704),

4. olovligt tillgrepp av motordrivet fordon,

5. brott mot 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken, om den dömda vid brottet begående har varit berusad så att det har framgått av hans åtbörder eller tal,

6. brott mot 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 3 kap. 10 § brottsbalken,

7. brott mot 4 kap. brottsbalken,

8. brott mot 6 kap. 1 eller 2 § brottsbalken eller 6 kap. 1 och 10 §§ brottsbalken,

9. brott mot 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken,

10. brott mot 13 kap. brottsbalken,

11. brott mot 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken.

I registret skall anteckning vidare ske om beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning att ej tala å brott som avses i första stycket.

I fråga om brott som avses i första stycket 6–11 skall registrering ske endast om annan påföljd än böter har ådömts eller, i fall som avses i andra stycket, brottet enligt åklagarens bedömning skulle ha lett till annan påföljd än böter.

3 §.

Bestämmelserna i 2 § gäller även innehavare av utländskt körkort.

4 §.

Uppgift, som beträffande någon intagits i registret, skall utgå därur

1. om överrätt genom dom eller beslut, som vunnit laga kraft, frikännt honom för den åtalade gärningen eller funnit honom skyldig till denna men inte dömt honom till påföljd, som medför att brottet skall antecknas i registret,

2. om domstol efter resning meddelat dom eller beslut som avses i 1,

3. om den dom eller det beslut som föranlett uppgiften, genom dom eller beslut som vunnit laga kraft, eljest undanröjts eller upphävts.

5 §.

Utdrag av registret skall meddelas, när framställning därom göres av

1. justitiekanslern, riksdagens ombudsmän, expeditionschef i departement, rikspolisstyrelsen, datainspektionen, statens trafiksäkerhetsverk, luftfartsinspektionen inom luftfartsverkets centralförvaltning, transportnämnden, allmän domstol, allmän förvaltningsdomstol, allmän åklagare, polismyndighet, övervakningsnämnd, skyddskonsulent, länsstyrelse, länsrätt.

2. annan myndighet, om denna behöver uppgiften för vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning och trygghet kan anses föreligga att uppgiften ej kommer att missbrukas till skada för enskild.

Om annan myndighet än sådan som nämns i första stycket behöver utdrag av registret för att på begäran av myndighet som handlägger körkortsärendet avge yttrande i ärendet, skall utdraget tillhandahållas av den myndighet som begärt yttrandet.

Utdrag som lämnats till skyddskonsulent får av denne lämnas vidare till kriminalvårdsstyrelsen, kriminalvårdsdirektör, personundersökare eller övervakare, om det behövs för prövning av fråga om behandling eller för tillsyn av verksamheten inom kriminalvården.

Till annan myndighet och i annat fall än i första stycket sägs skall utdrag av registret lämnas, om regeringen för visst slag av ärenden eller för särskilt fall lämnat tillstånd till det.

6 §.

Utdrag som avses i 5 § skall innehålla

1. uppgifter ur körkortsregistret enligt de närmare bestämmelser som meddelas av regeringen,

2. uppgifter om brott som enligt vad i denna lag sägs skall ingå i det register som anges i 1 §.

7 §.

I registerutdrag enligt 6 § (trafikbrottsutdrag) skall, om inte annat följer av vad nedan stadgas, inte medtagas uppgift som avser brott, sedan fem år förflutit från domen eller beslutet. I fråga om innehavare av utländskt körkort skall motsvarande tid utgöra två år.

Begränsning som förut angivits i denna paragraf skall ej iakttagas, om för särskilt fall fullständiga uppgifter begäres av justitiekanslern, justitieombudsman, datainspektionen eller den enskilde såvitt avser honom själv.

Denna lag träder i kraft den

8. Förslag till

Lag (1978:000) om ändring i lagen (1965:94) om polisregister m. m.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Med polisregister förstås i denna lag register som föres hos rikspolisstyrelsen eller annan polismyndighet för att tjäna till upplysning om brott, för vilka någon misstänkts, åtalats eller dömts, eller om någonsandel i övrigt.

Som polisregister anses dock icke det allmänna kriminalregistret.

Som polisregister anses dock icke det allmänna kriminalregistret. *Det samma gäller registret över vissa trafikbrott.*

I Inledning

1 Direktiven och tilläggsdirektiven

Körkortsutredningens direktiv tillkom genom beslut vid regeringssammanträde den 18 mars 1976 efter föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling.

Norling anförde härvid följande.

Regeringen har tidigare denna dag på min föredragning beslutat (prop. 1975/76:155) att inhämta riksdagens godkännande av förslag till en körkortreform, som avser bl. a. lämplighetskraven för körkortshavare, förutsättningarna och formerna för körkortsingripande och körkortsregistrering. Flertalet av de i propositionen berörda reformerna kan införas utan tidsutdräkt, medan andra kräver ytterligare överväganden innan slutlig ställning kan tas. En särskild sakkunnig bör tillkallas för den utredning som behövs.

Som ett viktigt led i bekämpandet av trafikbrottsligheten och som ett hjälpmedel för att bestämma åtgärder mot försumliga körkortshavare diskuteras i propositionen ett *pricksystem* som innebär att körkortshavaren åsätts ett bestämt antal prickar med anledning av en förseelse. När han har fått en viss prickbelastning kan åtgärder övervägas mot honom. En prövning i varje enskilt fall sker då. Förtjänsterna med systemet ligger främst i dess pedagogiska effekter och möjligheterna att främja rättssäkerheten och enhetligheten i körkortspraxis.

Ett pricksystem har omfattats med stort intresse vid diskussionen av körkortsfrågor i Sverige. Debatten har emellertid präglats av viss osäkerhet om dess effekter och också om utformningen av det. I det fortsatta utredningsarbetet bör uppmärksammas båda dessa aspekter. Förebilder för ett pricksystem finns i andra länder. En angelägen uppgift är att fastställa normerna för hur olika förseelser skall graderas vid bestämmandet av prickar, dvs. att utarbeta en s. k. pricktabell som myndigheterna har att tillämpa. I detta avseende bör en utgångspunkt kunna nås genom en kartläggning av praxis samtidigt som avvägandena anpassas efter de riktlinjer för körkortsingripanden som har angetts i propositionen. De praktiska detaljerna kräver olika överväganden. Betydelsefullt i detta sammanhang är uppnåendet av den berörda pedagogiska effekten, varvid frågor om information och upplysning till körkortshavarna aktualiseras. Frågor som rör körkortsregistreringen bör också behandlas. Bl. a. sekretessfrågorna bör uppmärksammas.

I propositionen föreslås att *varning* skall kunna meddelas inte bara såsom enligt dagens regler först när en återkallelsesituation i princip föreligger utan även när omständigheterna är sådana att fråga om återkallelse kan komma att tas upp vid en förnyad anmärkning mot vederbörande. Genom att åtgärden på detta sätt tidigareläggs kan man på ett effektivare sätt utnyttja varningen i förebyggande syfte. Stor vikt har lagts vid att formerna och handlägningsordningen för varning reformeras.

Vid utredningen i sistnämnda avseende bör beaktas att syftet med de nya reglerna om varning tillgodoses vid det praktiska handhavandet av institutet, dvs. att varningen utformas på sådant sätt att de framtidsytande effekterna av åtgärden kommer till

uttryck. I detta sammanhang är av vikt att man överväger möjligheterna att med lämplig information och upplysning till körkortshavaren bibringa honom insikt om allvaret i en anmärkning.

I propositionen har i olika sammanhang frågor om *förarprovets utformning* behandlats. Sålunda har pekats på de möjligheter som finns i gällande lagstiftning att låta en förare gå igenom nytt förarprov. I anslutning härtil har förordats att föreläggande om sådant förarprov utnyttjas i större utstäckning och mera variationsrikt än nu som alternativ till andra åtgärder och att även kraven på nytt förarprov efter körkortsåterkallelse nyanseras. I samtliga fall har förutsatts att proven får en för anmärkningsfallen anpassad utformning.

Tyngdpunkten i förarutbildningen har under årens lopp förskjutits. Förutom fäktakunskaper spelar numera förarens attityder till trafiken och trafiksäkerheten en stor roll. Det differentierade körkortssystemet medger att förarproven anpassas till olika typer av fordon. I linje med vad som anförs i propositionen bör utredas vilka möjligheter det finns att använda förarprovet som ett mera effektivt instrument beträffande förare mot vilka anmärkningar riktas. Vid utredningen bör man sikta till att provet skall kunna utnyttjas både som alternativ till annan åtgärd och som en prövning av den som har fått körkort återkallat men önskar återfå sin behörighet.

När det gäller *handläggningen av frågor om körkortsingripanden* har i propositionen lagts stor vikt vid att körkortsprocessen övervägs i det fortsatta utredningsarbetet. Möjligheterna att bygga vidare på den förstärkning av förvaltningsprocessen som har ägt rum under senare år bör tas till vara, och syftet bör vara att finna åtgärder som är ägnade att främja en snabb och rättssäker handläggning.

I lagen (1971:52, ändrad senast 1975:1297) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt finns bestämmelser om länsrätts domförlhet, bl. a. om *medverkan av nämndemän*. Länsrätten är domförl med ordförande och tre ledamöter (5 §). I mål om interimistiskt beslut angående körkortsåterkallelse är rätten dock domförl med ordföranden ensam, om det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas. Även i övrigt är länsrätten domförl med enbart ordföranden i mål i vilket saken är uppenbar (6 §). I förvaltningsprocesslagen (1971:291, ändrad senast 1975:1298) regleras närmare förfarandet vid bl. a. länsrätt. Enligt 9 § i lagen är förfarandet skriftligt. I handläggningen får dock ingå *muntlig förhandling* när det kan antas vara till fördel för utredningen, och muntlig förhandling skall hållas om enskild part begär det och förhandling inte är obehövlig och inte heller särskilda skäl talar mot det.

För körkorts målsens del torde utvecklingen avgjort gå i riktning mot att allt fler slutliga beslut fattas under medverkan av nämndemän. Även muntlig handläggning synes bli allt vanligare. Såväl nämndemäns medverkan som möjligheten till muntlig förhandling är väsentliga inslag i den reformering av förvaltningsprocessen som har ägt rum. Vinner de förslag som har lagts fram i propositionen – framför allt de som går ut på en ökad nyansering av bedömningen – riksdagens bifall, är det särskilt värdefullt att man tillvaratar de instrument som lekmanamedverkan och muntlighet innebär. Det bör därför vara en uppgift i utredningsarbetet att med utgångspunkt i en kartläggning av praxis och de förslag som läggs fram i propositionen ställa upp riktlinjer i syfte att precisera arten av de körkorts mål i vilka behov kan finnas av nämndemäns medverkan resp. muntlig förhandling.

En annan fråga om handläggningen gäller önskemål om en så stor *snabbhet* som möjligt. I detta avseende har i propositionen pekats på angelägenheten av att länsrätten tidigast möjligt kopplas in i ett omprövningsärende för att därigenom kunna bereda saken. Man kan överväga bl. a. en utbyggnad av underrättelseskyldigheten från polis och åklagare. Önskemålen om snabbhet accentueras genom förslagen i propositionen, bl. a. de om bestämda återkallelsetider. Utredningsarbetet bör inriktas på en allsidig genomgång av de möjligheter till reformer som finns på området.

I propositionen diskuteras också inrättandet av ett *allmänt ombud* och fördelarna med en partsrepresentation för det allmänna belyses.

Som har uttalats i propositionen krävs överväganden om i vilken omfattning ett allmänt ombud skall medverka i körkortsprocessen och om den organisatoriska lösningen av frågan. Olika möjligheter bör undersökas och när det gäller organisationsfrågan bör utredningsarbetet bl. a. avse lämpligheten av en anknytning till åklagarväsendet.

En översyn av de nu beskrivna körkortsfrågorna kan också aktualisera åtgärder i fråga om exempelvis domstolarnas *underrättelseskyldighet* gentemot länsstyrelserna, möjligheterna till *överflyttning av körkorts mål* mellan länsrätterna, *körkortsregistreringen*, *registreringen av trafikbrott* m. m. Även sådana frågor bör tas upp i lämpligt sammanhang.

Under utredningsarbetet bör den sakkunnige vara oförhindrad att ta upp även andra körkortsfrågor som har samband med de i det föregående angivna.

Den sakkunnige bör vid uppdragets fullgörande samråda med trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07).

Genom beslut vid regeringssammanträde den 21 oktober 1976 efter föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Turesson, har tilläggsdirektiv utfärdats till körkortsutredningen.

Turesson anför i tilläggsdirektiven följande.

Den 29 mars 1976 tillkallades efter bemyndigande av regeringen en utredning om vissa körkortsfrågor (K 1976:02).

Senare under våren behandlade riksdagen de förslag som regeringen hade lagt fram i prop. 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor. Riksdagen gav regeringen till känna vad trafikutskottet hade uttalat om bl. a. körkortsbestämmelsernas författningsmässiga utformning och om handläggningen av körkortsingripanden (TU 1975/76:28, rskr 1975/76:390).

Vad först angår frågan om körkortsbestämmelsernas författningsmässiga utformning innebär riksdagens beslut att förslag till körkortslag – och i samband därmed informationsvis även förslag till regeringsförfattning med tillämpningsbestämmelser – bör föreläggas riksdagen under våren 1977. Beträffande frågan om handläggningsordningen för körkortsingripanden innebär beslutet att allmän domstol (i första instans tingsrätt) bör besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i ansvarsdelen. De viktigaste fallen är enligt trafikutskottet grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, rattonykterhet, allvarigare fall av smitning och vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott. Handläggningen av körkortsingripanden mot dem som genom upprepade trafikförseelser har visat sig olämpliga som förare bör däremot ligga kvar hos länsrätt. Utskottet uttalade att härmed sammanhängande frågor borde utredas ytterligare och att förslag i ämnet borde läggas fram i samband med förslaget till körkortslag.

Inom kommunikationsdepartementet utarbetas en departementspromemoria med förslag till körkortslag och körkortsförordning. Denna promemoria kommer att remissbehandlas och jag avser att snarast därefter återkomma med förslag till lagstiftning i ämnet. När det gäller handläggningen av körkortsingripanden vill jag nu förorda att därmed sammanhängande frågor blir föremål för skyndsam utredning. Detta bör ske inom ramen för utredningen om vissa körkortsfrågor.

När det gäller utredningsuppdragets genomförande vill jag först rent allmänt hänvisa till den ingående redogörelse för och analys av problemen på detta område som lämnades i prop. 1975/76:155. Denna redovisning rörde antalet och arten av de mål i vilka samordningsfrågan blir aktuell, fördelningen på allmän domstol resp. på åklagare (straffföreläggande) och polis (ordningsföreläggande), när det gäller ansvarsfrågan, och den nuvarande handläggningsordningen vid länsrätt.

Trafikutskottet har i sitt betänkande förklarat sig vara medvetet om att vissa gränsdragningsproblem kan komma upp i sammanhanget och att även andra frågor –

såsom spörsmålet rörande behovet av följdändringar i annan lagstiftning – synes kräva ytterligare överväganden.

De frågor som aktualiseras gäller såväl möjligheterna att beakta trafiksäkerhetsaspekterna – med bl. a. ett differentierat och individualiserat synsätt på sätt som beslutats genom riksdagens bifall till prop. 1975/76:155 – som de för den enskilde så väsentliga rättssäkerhetssynpunkterna. Dessa frågor bör kartläggas i detalj och möjliga lösningar får övervägas med utgångspunkt i analysen.

Jag hemställer att regeringen utvidgar uppdraget till utredningen i enlighet med vad jag nu har anfört.

2 Allmänt om bakgrunden till utredningsuppdraget

En ny körkortslag (SFS 1977:477) och en ny körkortsförordning (SFS 1977:722) trädde i kraft den 1 januari 1978. De båda författningarna (jfr prop 1976/77:113) ersätter körkortskungörelsen och grundar sig på riksdagens beslut med anledning av prop 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor.

I körkortslagen finns de för den enskilde och från rätts- och trafiksäkerhetssynpunkt mest betydelsefulla bestämmelserna om förutsättningarna för rätten att inneha körkort. Körkortsförordningen innehåller regler av mera administrativ karaktär, dvs. främst tillämpnings- och verkställighetsföreskrifter till lagen.

Regeringens prop 1975/76:155 bygger huvudsakligen på trafikmålskommitténs slutbetänkande Rätten till ratten (SOU 1972:70–72), vilket avlämnades hösten 1972.

Kommittén föreslog i betänkandet en reformering av reglerna för rätten att förvärva och inneha körkort och behandlade härvid bl. a. frågorna om lämplighetskraven på förarna. Kommittén tog också upp frågan i vilka fall körkortsingripanden skall ske samt hur dessa ingripanden bör vara utformade för att tillgodose trafiksäkerhetens krav och förordade införande av ett pricksystem för trafikförseelser. Kommittén behandlade i betänkandet även handläggningen av frågor om körkortsingripanden och föreslog härvid att prövningen av körkortsfrågan vid trafikbrott skulle överflyttas från förvaltningsdomstol till allmän domstol för att där avgöras i samband med brottmålet. Också i mål där trafikförseelsen beivrades genom strafföreläggande borde enligt kommitténs mening en gemensam handläggning av ansvarsfrågan och körkortsfrågan kunna komma i fråga. I strafföreläggande borde därför kunna tas upp beslut om körkortsåterkallelse i kombination med en körkortsspärr på högst tre månader. Departementschefen ställde sig i prop. 1975/76:155 positiv till vissa av kommitténs förslag. Vissa frågor ansågs emellertid kräva ytterligare överväganden och hänsköts till särskild utredning, (jfr direktiven i mars 1976). I fråga om handläggningen av körkortsingripanden avstyrkte departementschefen helt kommitténs förslag och förordade att körkortsmålen även fortsättningsvis skulle handläggas av förvaltningsdomstolarna.

Vid utskottsbehandlingen av prop. 1975/76:155 fann trafikutskottet (TU 1975/76:28) ej anledning till erinran mot huvuddelen av de riktlinjer för en körkortsreform som förordats i propositionen. I fråga om handläggningen av körkortsingripanden fann trafikutskottet emellertid att allmän domstol borde besluta om körkortsåterkallelse vid vissa allvarliga trafikbrott, be-

träffande vilka domstolen samtidigt dömer i saken. Utskottet uttalade att härmed sammanhängande frågor borde utredas ytterligare.

Vad utskottet sålunda uttalat vann sedermera riksdagens bifall (Rskr 1975/76:390). Den vidare utredningen om handläggningen av körkortsin-gripanden har genom tilläggsdirektiven anförtratts körkortsutredningen.

3 Utredningens bedrivande

3.1 Studiebesök i USA och Canada

I utredningens uppdrag har bl. a. ingått att utreda förutsättningarna för och effekterna av ett eventuellt pricksystem samt hur ett sådant system lämpligen bör utformas för att kunna inpassas i nuvarande praxis rörande körkortsåtgärder. Utredningen har även haft att överväga möjligheterna till ett effektivare användande av förarprovet beträffande förare mot vilka anmärkningar riktats. För att studera olika pricksystem och erfarenheterna av dessa samt kvalificerade förarprov eller andra åtgärder mot försumliga körkortshavare företog utredningen – företrädd av ordföranden och en sekreterare – hösten 1976 en studieresa till USA och Canada. Resan innefattade besök i Washington DC, Maryland, Virginia, Minnesota och Californien samt Ontario och Quebec.

3.2 Statistikundersökning

Utredningen har förutom frågan om ett pricksystem även haft att se över och eventuellt föreslå åtgärder beträffande olika registreringsfrågor. För dessa ändamål har utredningen införskaffat vissa statistikuppgifter angående de brott som skall tas upp i körkortsregistret. Aktuella belastningsuppgifter har hämtats ur rikspolisstyrelsens särskilda belastningsregister för vissa brott som är av betydelse i körkortshänseende, KKBEL. Främst har härvid varit av intresse att ge en bild av hur omfattande registret är (antal brott av olika slag) samt hur brotten/förseelserna fördelar sig på enskilda individer under olika perioder (två år, tre år och sedan registret startade 1972). Dylik statistik saknas för närvarande. Utredningen har i denna fråga samrått med samarbetsorganet för rättsväsendets informationssystem.

3.3 Överläggningar med företrädare för rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket samt polismyndigheter och länsstyrelser

Utredningens sekreterare har under utredningsarbetets gång besökt företrädare för rikspolisstyrelsen (RPS) och statens trafiksäkerhetsverk (TSV) samt lokala polismyndigheter och länsstyrelserna. Överläggningarna med

representanterna för RPS, TSV och de lokala polismyndigheterna har i första hand ägnats frågor om utländska körkort medan samtalen med länsstyrelserepresentanterna förutom dessa frågor rört handläggningen av körkortsmål i allmänhet.

3.4 Samråd med andra utredningar

Utredningen har vid utförandet av sitt uppdrag haft kontakter med trafiksäkerhetsutredningen och utredningen om länsdomstolarnas organisatoriska ställning.

II Överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol

I detta kapitel behandlas den i tilläggsdirektiven upptagna frågan om en överflyttning av handläggningen av vissa mål om körkortsåtgärder från förvaltningsdomstol till allmän domstol, dvs. främst från länsrätt till tingsrätt. Med hänsyn till innebörden av tilläggsdirektiven har utredningen att lägga fram förslag till regler om en sådan överflyttning.

Framställningen disponeras så att avsnitt 4 behandlar huvuddragen i den nuvarande ordningen. I avsnitt 5 redovisas vilka gränsdragningsproblem mellan länsrätt och tingsrätt som uppkommer vid en överflyttning. Med utgångspunkt från utredningens uppfattning om hur gränsen bör dragas läggs i avsnitt 6 fram förslag som visar hur handläggningen av körkortsmål vid allmän domstol kan utformas.

Mot bakgrund av de problem som utredningen funnit vara förenade med en överflyttning görs i avsnitt 7 en samlad bedömning av för- och nackdelar med en överflyttning.

4 Handläggningen av körkortsmål vid länsrätterna

4.1 Författningsbestämmelser

Handläggningen av körkortsmål vid länsrätterna regleras förutom av KKL och KKF av bestämmelser dels i lagen (1971:52) om skatterätt, fastighets-taxeringsrätt och länsrätt med tillämpningsföreskrifter i förordningen (1971:455) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt, dels i förvaltningsprocesslagen (1971:291).

I lagen om skatterätt m. m. föreskrivs i 4 § 2 st att "vid länsrätt handlägges, såvitt gäller svenskt körkort, trafikkort eller traktorkort, mål om varning eller återkallelse och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad därom särskilt är föreskrivet". Länsrätten har sitt kansli i länsstyrelsen (2 §). Rätten består av ordförande och nämndemän och är domför med ordförande och tre nämndemän. Fler än fyra nämndemän får ej tjänstgöra i rätten (5 §). I vissa fall är dock länsrätten domför med ordföranden ensam. Detta gäller bl. a. i fråga om åtgärd för måls beredande, vid beslut om återkallelse tills vidare av körkort när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas och i mål i vilket saken eljest är uppenbar (6 §). Ordföranden skall vara lagfaren (7 §). Nämndemän utses genom val av landsting eller i vissa fall av kommunfullmäktige (8 §). I fråga om omröstning gäller rättegångsbalkens bestämmelser om omröstning i domstol med endast lagfarna ledamöter, dvs. ledamöterna har individuell rösträtt.

Tillämpningsföreskrifterna innehåller bl. a. bestämmelser om protokollföreläsning i och beredning av körkortsmål.

Övriga bestämmelser om körkortsmålen handläggning vid länsrätterna finns i förvaltningsprocesslagen. I denna lag återfinns bl. a. bestämmelser om målen anhängiggörande och handläggning samt om vissa bevismedel, beslut och besvär. Rätten skall tillse att mål blir så utrett som dess beskaffenhet kräver (8 §). Förfarandet är skriftligt. I handläggningen får dock ingå muntlig förhandling beträffande viss fråga, när det kan antagas vara till fördel för utredningen. Muntlig förhandling skall hållas, om enskild part begär det och förhandlingen inte är obehövlig och inte heller särskilda skäl talar mot det (9 §). Till muntlig förhandling skall kallas sökande eller klagande och den som har att svara i målet. Enskild får föreläggas att inställa sig personligen vid vite eller vid påföljd av att hans utevaro ej utgör hinder för målets vidare handläggning och avgörande (14 §). Innan mål avgöres, skall part ha fått kännedom om det som tillförts målet genom annan än

honom själv och haft tillfälle att yttra sig över det (18 §). Mot länsrätts beslut får talan föras hos kammarrätt och mot kammarrätts beslut hos regeringsrätten (33 §).

4.2 Omprövningsförfarandet

Omprövning av körkortsinnehav företas av länsrätt efter anmälan från länsstyrelsen i länet. Anmälan skall ske sedan länsstyrelsen fått kännedom om vissa brott eller förseelser (83 § KKF), misskötsamhet i nykterhetskänseende (86 § KKF) eller vissa sjukdomstillstånd, som medför att fortsatt körkortsinnehav kan ifrågasättas. Angivna brott och förseelser meddelas respektive länsstyrelse genom s. k. registerblad, vilka tillställs länsstyrelsen av statens trafiksäkerhetsverk på grundval av underrättelser från rikspolisstyrelsen. Länsstyrelsen får kännedom om aktuella brott och förseelser även genom att domstol eller befattningshavare vid försvarsmakten ålagts att tillställa länsstyrelsen vederbörliga avskrifter av dom eller beslut. Härutöver har uppgiftsskyldighet ålagts nykterhetsnämnd beträffande beslut att ställa körkortshavare under övervakning m. m., länsläkare beträffande vissa sjukdomstillstånd hos motorfordonsförare m. fl. samt polismyndighet i de fall myndigheten finner anledning till återkallelse av visst körkort och vid omhändertagande enligt lagen om omhändertagande av berusade personer. Registerbladet innehåller dels de identitets-, körkorts- och belastningsuppgifter som finns registrerade i centrala körkortsregistret (CKR), dels de belastningsuppgifter som finns registrerade i KKBEL. Med körkortsuppgifter avses anteckningar om utfärdandedag, körkortsklass, varnings- eller återkallelsebeslut m. m. medan belastningsuppgifterna i CKR avser underrättelser från nykterhetsnämnd, läkare och polismyndighet. Belastningsuppgifterna i KKBEL redovisar domar och beslut samt vissa åtalsunderlåtelser och godkända straff- och ordningsförelägganden beträffande personen i fråga.

Förutom i nu angivna fall skall länsstyrelsen göra omprövningsanmälan till länsrätten sedan länsstyrelsen mottagit underrättelse om beslut av polismyndighet eller åklagare om omhändertagande av körkort. I dessa fall åligger det alltid länsrätten att pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren (36 § KKF). Slutlig prövning företas först sedan lagakraftätagande dom föreligger beträffande den händelse som föranlett omhändertagandet. Har beslut om omhändertagande eller interimistisk återkallelse fattats åligger det tingsrätt respektive åklagare att omedelbart underrätta vederbörande länsstyrelse om nedläggning av åtal eller frikännande dom respektive nedläggning av förundersökning och beslut att åtal ej skall väckas (85 § KKF).

Så snart länsstyrelsen gjort omprövningsanmälan till länsrätten införs i CKR en notering om att omprövningsmål är anhängigt. Länsrätten kan därefter icke vägra att upptaga anmält omprövningsmål utan måste godtaga länsstyrelsens anhängiggörande och fatta beslut i målet.

Omprövningsanmälan sker bara i ett begränsat antal av de fall där länsstyrelsen fått kännedom om att körkortshavaren gjort sig skyldig till trafikbrott e. d. En eller flera tjänstemän hos länsstyrelsen har till uppgift att

ur strömmen av registerblad sålla bort de fall, där en omprövning av ett körkortsinnehav uppenbarligen ej är aktuell (t. ex. en enstaka lindrig fortkörning). De registerblad eller andra handlingar som sålunda bortsållas arkiveras för sig.

I de fall beslut fattas om en omprövningsanmälan överlämnas handlingarna i målet av länsstyrelsen till länsrätten genom intern post. Körkortsmålen diarieförs på länsrätternas körkortsexpedition, där de registreras efter körkortshavarens personnummer. Vid diarieföringen kontrolleras med hjälp av körkortsnumret och dess länsbokstav att målet upptagits av rätt länsrätt. För undvikande av dubbelföring kontrolleras vidare att omprövningsanmälan ej avser person som redan har körkortsmål anhängigt vid länsrätten. Målen lottas härfter på en eller flera rotlar, vilka förestås av var sin ordförande.

Beredningen av körkortsmålen sköts av en föredragande i jurist- eller kanslistkarriären efter samråd med ordföranden. Finner föredraganden att ett mål avser förseelser som normalt ej medför körkortsåtgärd, skall målet anmälas för ordföranden för eventuell avskrivning. Mål, i vilka interimistisk återkallelse kan förekomma anmäls omgående för ordföranden. Detsamma gäller mål i vilka underrättelse mottagits enligt 85 § KKF.

Länsstyrelsens omprövningsanmälan och de handlingar som överlämnats till länsrätten delges i regel med körkortshavaren först sedan erforderlig utredning inkommit. Utredning inhämtas genom remiss till vederbörande polisstyrelse och i förekommande fall till exempelvis sociala centralnämnden, länsnykterhetsnämnden, skyddskonsulenten, trafikinspektören, läsläkaren eller socialstyrelsen. I de fall interimistiska beslut aktualiseras i omhändertagandefall tillställs körkortshavaren beslutet, försett med besvärshänvisning. Sedan utredningen avslutats och ansvarsfrågan i det aktuella trafikmålet avgjorts av allmän domstol utfärdas slutföreläggande. Körkortshavaren får därmed tillfälle att yttra sig över utredningen.

Målen avgörs av fullsutten rätt, dvs. av ordföranden och tre eller fyra nämndemän, eller av ordföranden ensam. Förfarandet är skriftligt, men part kan muntligen framlägga sina synpunkter, antingen till föredraganden eller inför fullsutten rätt vid muntlig förhandling. Besluten avfattas skriftligen och tillställs parten.

4.3 Ordningsföreläggande, straffföreläggande eller stämning. Handläggningen av ansvarsfrågan vid trafikbrott

Ansvarsfrågan vid trafikbrott avgörs för närvarande såväl genom ordnings- och straffföreläggande som efter stämning. Det är för åklagare ett allmänt tjänsteåliggande att i möjligaste mån använda straffföreläggande vid beivrandet av trafikbrott (jfr 40 § åklagarinstruktionen). Detsamma anses gälla för polisen i fråga om ordningsföreläggande. För detta talar såväl arbetsbesparingssynpunkter som hänsyn till den enskilde. Upptagande av ansvarsfrågan genom stämning sker endast när förutsättningarna för att utfärda ordnings- eller straffföreläggande ej anses föreligga.

Om strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot finns bestämmelser i 48 kap. rättegångsbalken (RB).

Fråga om ansvar för brott som hör under allmänt åtal, får på vissa villkor upptagas av åklagare genom strafföreläggande och av polisman genom föreläggande av ordningsbot (1 §). Föreläggande enligt 48 kap. RB innebär att den misstänkte till godkännande omedelbart eller inom viss tid föreläggs ett bötesstraff, fastställt vid strafföreläggande efter vad åklagaren anser brottet förskylla och vid föreläggande av ordningsbot efter en av riksåklagaren i samråd med rikspolisstyrelsen fastställd ordningsbottabell (2 och 14 §§). Har föreläggande godkänts, gäller det som dom vilken har vunnit laga kraft (3 §). Om godkännande ej sker kan åtal äga rum efter utgången av tidsfristen för godkännandet (7 och 17 §§).

Strafföreläggande får utfärdas beträffande brott, för vilket ej stadgas svårare straff än böter, dock ej normerade böter, och beträffande brott, för vilket stadgas dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Om dagsböter skall följa å brottet, får strafföreläggande dock utfärdas endast när brottet ensamt eller jämte annat sådant brott som nyss nämnts finnes förskylla högst sextio dagsböter (4 §, senaste lydelse SFS 1976:1137, i kraft fr. o. m. 1.7.1977).

Strafföreläggande kan således, något förenklat uttryckt, utfärdas för brott, för vilket ej stadgats strängare straff än fängelse sex månader och som ensamt eller tillsammans med annat brott som nu nämnts finnes förskylla högst sextio dagsböter.

I anslutning till bestämmelsen i 48 kap. 4 § RB har öppnats möjlighet att i strafföreläggande upptaga föreläggande om återbetalningsskyldighet till statsverket för kostnad för tagande av blodprov på den som misstänks för brott samt undersökning av sådant blodprov (Lag om ändring i lagen (1946:864) om återgäldande av kostnad för blodundersökning i brottmål, SFS 1976:1138, i kraft fr. o. m. 1.7.1977.) Föreläggande av ordningsbot får utfärdas beträffande brott, för vilket ej stadgats annat straff än böter omedelbart i penningar och ej heller normerade böter och för vilket ordningsbot bestäms enligt förut angivna ordningsbottabell (13 §).

Enligt gällande tabell (riksåklagarens beslut om ordningsbot för vissa brott, SFS 1977:112, i kraft fr. o. m. 1.5.1977) utgör högsta ordningsbot för ett brott 300 kr. Skall ordningsbot fastställas gemensamt för flera brott, skall den högsta boten ökas med 40 % av den sammanlagda boten för övriga brott. Överstiger den sålunda beräknade ordningsboten 700 kr får föreläggande ej utfärdas.

För både straff- och ordningsföreläggandeinstitutet gäller att de ej får användas bl. a. om i föreläggandet ej upptages alla brott av den misstänkte, vilka enligt åklagarens vetskap föreligger till bedömning eller om talan om enskilt anspråk kommer att föras i anledning av brottet (5 och 15 §§). Härutöver gäller att strafföreläggande ej får utfärdas om förutsättningar för allmänt åtal ej föreligger eller om målsägande begärt att åtal skall väckas (5 §) samt att ordningsföreläggande ej får utfärdas om den misstänkte förnekar gärningen (15 §).

Avser straff- eller ordningsföreläggande ej annat än böter och betalas böterna till myndighet som regeringen bestämmer, anses betalningen som ett godkännande av föreläggandet om det inte framgår att den misstänkte ej avsett att göra ett sådan godkännande.

Av den sålunda lämnade redogörelsen för tillämpningsområdet för straff- och ordningsföreläggandeinstituterna framgår sammanfattningsvis att ett stort antal trafikbrott kan beivras genom dessa institut. Stämning används endast när utfärdad föreläggande ej godkänns eller förutsättningar för utfärdande av föreläggande ej föreligger.

5 Gränsdragningsproblematiken vid en överflyttning

5.1 Innebörden av tilläggsdirektiven

I utredningens tilläggsdirektiv hänvisas till riksdagsbeslutet om "att allmän domstol bör besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i ansvarsdelen".

Uttrycket "besluta om körkortsåterkallelse" innefattar enligt ordalydelsen ett bemyndigande för allmän domstol att enbart besluta om återkallelse av körkort. Det citerade uttrycket måste dock anses ha en vidare betydelse. Det ligger i sakens natur att allmän domstol i förekommande fall bör ha befogenhet att tillgripa den körkortsåtgärd domstolen finner påkallad. Om domstolen finner skäl att tillgripa körkortsåtgärd men inte anser återkallelse nödvändig, bör domstolen självfallet ha möjlighet att meddela körkorts-havaren varning. Lika naturligt är att domstol som funnit körkortsåterkallelse påkallad, i domen har att bestämma spärrtid, dvs. den tid som måste förflyta innan nytt körkort får utfärdas. Att denna tolkning av tilläggsdirektiven är berättigad vinner stöd av motiven för riksdagens beslut såsom dessa angivits i trafikutskottets betänkande (TU 1975/76:28) samt av anförandena vid riksdagsdebatten i frågan.

I tilläggsdirektiven sägs de viktigaste fallen vid en överflyttning vara de som anges av trafikutskottet, nämligen grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, rattonykterhet, allvarligare fall av smitning och vissa från trafiksäkerhets-synpunkt farliga brott.

Vad angår definitionen av smitningsfallen torde ledning kunna hämtas från återkallelserekvisitet i 16 § 2. KKL. Där stadgas att körkort skall återkallas om körkortshavaren har brutit mot 5 § trafikbrottslagen och personskada eller sådan sakskada som ej är ringa har uppkommit. Det bör emellertid redan i detta sammanhang uppmärksammas att en avgränsning som innebär att allmän domstol skulle ha att pröva körkortsfrågan endast med utgångspunkt från innehållet i 16 § 2. KKL svårligen låter sig förenas med ett synsätt som innebär att domstolen bör pröva körkortsfrågan i hela dess vidd och även kunna utfärda varning. Enligt vad utredningen inhämtat om länsrätternas nuvarande körkortspraxis torde smitning regelmässigt föranleda antingen återkallelse eller varning. Återkallelse sker vid personskada och icke ringa sakskada, medan varning utdelas vid mildrande omständigheter, t. ex. om en sakskada varit ringa. Mot denna bakgrund bör en sådan avgränsning som ligger i begreppet "allvarligare fall av smitning" ej göras.

Gruppen "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" har i prop. 1975/76:155 (s 92) exemplifierats på olika sätt: körning mot rött ljus och allvarlig hastighetsöverträdelse, underlåtenhet att stanna före färd in på huvudled, förande av fordon i uttröttat tillstånd, påkörning av fotgängare på övergångsställe, trafikfarlig omkörning, samt förande av bristfälligt fordon.

5.2 Förutsättningarna för allmän domstols körkortsprövning med nuvarande handläggning av ansvarsfrågan vid trafikbrott

Enligt det i tilläggsdirektiven återopade uttalandet från trafikutskottet bör allmän domstol besluta i körkortsfrågan vid vissa angivna trafikbrott, beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i ansvarsdelen. Allmän domstols prövning av körkortsfrågan förutsätter således att åtal väcks för den trafikbrottslighet som aktualiserar prövningen, att domstolen dömer i ansvarsdelen samt att brottsrubriceringen i domslutet berättigar domstolen att pröva körkortsfrågan. Som närmare utvecklats under 4.3 avgörs för närvarande ansvarsfrågan vid trafikbrott såväl genom ordnings- och straffföreläggande som efter stämning. I fråga om de trafikbrott, beträffande vilka prövningen av körkortsfrågan enligt trafikutskottet bör överflyttas till allmän domstol, är läget följande.

Med nuvarande strafflatituder kan *grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning* ej beivras genom straffföreläggande utan endast efter stämning.

Detsamma gäller i normalfallet beträffande *rattonykterhet*. Sedan den 1 juli 1977 (jfr under 4.3) kan rattonykterhet emellertid beivras även genom straffföreläggande. I prop. 1975/76:148 med förslag till enklare former för beivrande av mindre lagöverträdelser uttalade departementschefen härom bl. a. följande (s 173).

I likhet med vissa remissinstanser vill jag betona att brottet i de flesta fall dock måste anses alltför allvarligt för att straffföreläggande bör användas. Endast lindrigare fall av rattonykterhet bör kunna beivras genom straffföreläggande. Det kan t. ex. vara fråga om mopedfylleri på tid och plats där annan trafik inte förekommer eller bilkörning som begränsas till flyttning i garage eller endast en kort sträcka på gata eller väg. I sådana och liknande fall och då alkoholhalten i blodet ligger omedelbart över straffbarhetsgränsen bör förutsättningar finnas för att tillämpa straffföreläggande vid rattonykterhet.

Departementschefen erinrade även (s 174) om önskvärdheten av att i straffföreläggande kunna ta upp återbetalningsskyldighet till statsverket beträffande kostnad för tagande av blodprov å den som misstänks för brott samt undersökning av sådant blodprov (jfr under 4.2).

Vad angår "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" kan dessa – utom genom stämning – beivras såväl genom ordnings- som straffföreläggande. Med den definition av begreppet som angivits under 5.1 synes enligt riksåklagarens ordningsbottabell (jfr under 4.2) brotten normalt böra handläggas genom ordningsföreläggande, när förutsättningarna i övrigt föreligger härför. Vid allvarligare förseelser av denna typ kan det bli aktuellt med straffföreläggande eller med stämning för vårdslöshet i trafik.

5.3 Överväganden

Den under 5.1 och 5.2 lämnade redogörelsen visar att stora grupper av trafikbrottslighet för närvarande kan beivras utan medverkan av tingsrätt. Vad som avgör om målet bringas till tingsrättens prövning eller avgörs genom ordnings- eller strafföreläggande är dels brottslighetens art och svårhet, dels körkortshavarens inställning. Om körkortshavaren vägrar att godkänna ordnings- eller strafföreläggande måste målet emellertid alltid underställas tingsrättens prövning. Detta skapar ett problem av principiell natur, nämligen huruvida körkortshavaren genom att vägra godkänna exempelvis ett strafföreläggande, bör kunna påverka frågan vilken domstol – länsrätt eller tingsrätt – som skall avgöra körkortsfrågan.

Beräffande grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning synes några problem ej uppkomma vid en överflyttning, eftersom dessa brott som nämnts alltid upptages av tingsrätt efter stämning utan föregående föreläggande av något slag. Detta gäller även för normalfallet vid rattonykterhet. Problem uppkommer emellertid vid överflyttning av de trafikbrott som normalt handläggs genom ordnings- eller strafföreläggande, dvs. vid handläggningen av vissa lindriga rattonykterhetsbrott och vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott (jfr under 5.2). Som angivits under 4.3 har polis och åklagare att använda ordnings- respektive strafföreläggande när förutsättningar finns härför.

Enligt utredningens mening kan det från principiella synpunkter inte accepteras att körkortshavaren i praktiken skulle tilläggas rätt att själv avgöra om körkortsfrågan skall prövas av länsrätt eller av tingsrätt. Valet av domstol bör träffas på grundval av sakliga bedömningar och inte utifrån bedömningar av typen vilken domstol som kan förväntas se mildast på brottsligheten eller andra personliga bedömningar.

Till det anförda kommer en annan omständighet. Det allt övervägande antalet fall av trafikbrottslighet beivras för närvarande genom ordnings- eller strafföreläggande. Antalet godkända strafförelägganden är ca 80 %. Om körkortshavaren får möjlighet att själv påverka valet av domstol som skall avgöra körkortsfrågan talar mycket för att han föredrar det alternativ som ger en samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågan, dvs. en prövning av tingsrätten. Detta förutsätter att det meddelade föreläggandet inte godkänns. En sådan utveckling skulle skapa stora problem och medföra stora kostnader.

Ett system av angivet slag kan enligt utredningens mening ej läggas till grund för ett förslag i forumfrågan. För att med utgångspunkt från tilläggsdirektiven lösa frågan vilken domstol som skall pröva körkortsfrågan torde endast två möjligheter stå till buds. Antingen måste som en förutsättning för allmän domstols körkortsprövning gälla

1. att målets upptagande ej föregåtts av ett icke godkänt ordnings- eller strafföreläggande, eller
2. måste det stadgas förbud mot att utfärda dylika förelägganden vid de nu aktuella trafikbrotten.

En lösning enligt alternativ 1 skulle medföra den nackdelen att allmän doms-

tol, i de fall vissa lindrigare former av rattonykterhet och vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott beivrats genom straff- eller ordningsföreläggande som ej godkänts, ej skulle kunna pröva körkortsfrågan även om åtal senare väckts. Sådan prövning skulle däremot vara möjlig så snart bristande förutsättningar att utfärda föreläggande (jfr under 4.3) föranlett att brottet redan från början beivrats genom stämning. En lösning av detta slag som alltså skulle innebära att både länsrätt och tingsrätt skulle ha att pröva körkortsfrågan vid samma typ av trafikbrott, synes ej lämplig. Den står ej heller i överensstämmelse med tilläggsdirektiven.

I detta sammanhang måste även beaktas att straffskalan för vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott som regel ej innehåller fängelse. Med nuvarande domförhållsregler innebär detta att tingsrätt vid prövningen av ansvarsfrågan vid dessa brott består av en lagfaren domare utan nämnd. Om körkortsfrågan vid samma typ av brott prövas av länsrätt, består denna i en återkallelse-situation som regel av ordförande och nämnd. En utjämning av denna skillnad i handläggningen förutsätter att domförhållsreglerna i tingsrätt ändras så att nämnd blir obligatorisk i mål där körkortsfrågan prövas.

En lösning enligt alternativ 2) skulle gå stick i stäv med den hittillsvarande utvecklingen på lagstiftningsområdet, nämligen ett ökat utrymme för ordnings- och straffföreläggande. En dylik lösning skulle även kunna leda till gränsdragningsproblem för åklagarna. För de allmänna domstolarnas del skulle alternativet medföra en stark ökning av antalet mål inom de aktuella måltyperna och risk för balanser. Prövningen av körkortsfrågan i dessa mål skulle visserligen, i enlighet med tilläggsdirektiven, förbehållas enbart de allmänna domstolarna men det ovan angivna domförhållsproblemet skulle fortfarande bli aktuellt.

Enligt utredningens mening är de nyss redovisade nackdelarna så betydande att inget av de två alternativen kan förordas. Såvitt utredningen kan finna återstår vid denna bedömning endast att i strid med tilläggsdirektiven utesluta såväl gruppen "vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott" som rattonykterhetsbrotten från de fall där allmän domstol har att pröva körkortsfrågan.

Eftersom användandet av straffföreläggande vid beivrandet av rattonykterhetsbrott kan förväntas bli aktuellt i endast begränsad omfattning kan i detta fall möjligen en lösning enligt alternativ 1) tänkas. För att hindra att körkortshavaren, genom att godkänna respektive icke godkänna föreläggandet, själv bestämmer forum för körkortsfrågans prövning, skulle alltså gälla att allmän domstol hade att pröva körkortsfrågan vid rattonykterhet endast i de fall målets upptagande ej föregåtts av ett icke godkänt straffföreläggande. Med en sådan lösning skulle prövningen av körkortsfrågan i straffföreläggande fallen fortfarande åvila länsrätten och detta oavsett om föreläggandet ej godkänts. (Jfr 22 § 2 st KKL, enligt vilket körkortshavare som gjort sig skyldig till rattonykterhet med en promillehalt understigande 0,8 får meddelas varning i stället för återkallelse om vederbörande ej tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott och omständigheterna är mildrande.)

Sammanfattningsvis skulle enligt utredningens mening allmän domstol således ha att pröva körkortsfrågan i de fall körkortshavaren befunnits skyldig till grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning enligt 5 § trafikbrottslagen samt – eventuellt – i de fall han efter stämning som ej föregåtts

av strafföreläggande befunnits skyldig till rattonykterhet. Det kan i vissa fall bli nödvändigt med avsteg från denna huvudprincip. Detta utvecklas närmare i det följande under avsnittet upprepade trafikförseelser.

6 Handläggningen av körkortsmål vid allmän domstol

I detta avsnitt görs en genomgång av alla mer väsentliga frågor som uppkommer om allmän domstol genom överflyttning av mål från länsrätt och dess överinstanser tilläggas kompetens att pröva frågor om körkortsingripanden i den utsträckning som redovisats under 5.3. Huruvida en sådan överflyttning enligt uredningens mening bör ske behandlas däremot i avsnitt 7. En allmän utgångspunkt för övervägandena är att körkortsfrågan behandlas som en integrerad del av brottmålet. Även körkortsfrågan förutsätts alltså handläggas enligt rättegångsbalkens allmänna regler.

6.1 Körkortsåtgärdens straffrättsliga ställning och dess betydelse vid straffmätningen i trafikmål

6.1.1 *Den straffrättsliga ställningen*

Utgångspunkten för ett övervägande av rubricerade spörsmål kan lämpligen vara brottsbalkens (BrB) definitioner av påföljdsbegreppet. I 1 kap. 3 § BrB stadgas: "Med påföljd för brott förstås i denna balk de allmänna straffen böter och fängelse, disciplinstraff för krigsmän, samt villkorlig dom, skyddstillsyn, ungdomsfängelse, internering och överlämnande till särskild vård". Begreppet straff torde inbegripas i uppräknningen. Vad som inte finns upptaget i denna uppräkning torde därför inte vara att betrakta som brottspåföljd eller straff i brottsbalkens mening. Enligt 1 kap. 8 § BrB kan brott föranleda även annat än påföljd. I lagrummet heter det nämligen: "Förutom påföljd kan brott, enligt vad därom är stadgat, föranleda förverkande av egendom eller annan särskild rättsverkan, så ock medföra skyldighet att gälda skadestånd".

Körkortsingripande utgör inte påföljd i nyss angiven mening. Det kan knappast heller vara att jämställa med förverkande av egendom och utgör ej heller skadestånd. Härutöver återstår begreppet annan särskild rättsverkan av brott. Detta begrepp har i brottsbalkskommentaren (Kommentar till Brottsbalken I 2:a uppl. s. 60) exemplifierats med: straffavgift såsom straffskatt enligt skattestrafflagen, förlust av rättighet eller behörighet såsom förlust av körkort enligt vägtrafikförordningen samt förvisning enligt utlänningslagen.

Det anförda innebär att om körkortsåtgärd beslutas av allmän domstol torde åtgärden vara att jämställa med "annan särskild rättsverkan av brott".

Denna ståndpunkt kan ligga till grund för övervägandena rörande körkortsåtgärdens betydelse för straffmätningen i trafikmål.

6.1.2 *Betydelsen vid straffmätningen i trafikmål*

Nuvarande ordning

Departementschefen förordade i prop. 1975/76:155 att körkortsingripandena skulle ligga kvar hos länsrätterna. Han underströk emellertid (s. 102 n.) "att ett val av länsrätten som forum för körkortsåterkallelse vid trafikbrott inte behöver innebära att man saknar möjlighet att vid straffmätningen beakta vederbörandes förlust av körkortet" och anförde fortsättningsvis bl. a.: "Av naturliga skäl är möjligheten till sådant hänsynstagande knappast intressant vid de vanliga trafikförseelserna. Vid dessa utgår nämligen bötesbelopp som inte är av den storleksordningen att jämkning med hänsyn till utgången i körkortsfrågan är påkallad". Beträffande trafiknykterhetsbrotten – fortsatte departementschefen – "förhåller det sig i stor utsträckning så att körkortet är interimistiskt återkallat när straffrågan avgörs. Den interimistiska återkallelsen kan beaktas vid straffmätningen".

Att den allmänna domstolen kan beakta förekommande interimistiska återkallelser vid straffmätningen är i och för sig riktigt. Enligt utredningens erfarenhet förekommer ett dylikt hänsynstagande dock ej i praktiken.

Trafikmålskommittén

Trafikmålskommittén föreslog i betänkandet Rätten till ratten en lagbestämmelse av innebörd att det men föraren lider av att körkortsspärr beslutats kunde beaktas vid bestämmande av påföljd för brottet. I specialmotiveringen anförde kommittén som skäl för sin ståndpunkt bl. a. (SOU 1972:71 s. 65).

Vid de hearings som kommittén hållit med olika organisationer har såsom ett argument för domstolshandläggning av ärenden om körkortsingripande i anledning av brott ofta framhållits, att domstolen vid bestämmandet av påföljd bör ha möjlighet att beakta det men den tilltalade förorsakas genom körkortsingripandet. --- Även 1:a lagutskottet (utl. 1957:16 s. 21) och 2:a lagutskottet (utl. 1958:20 s. 60) har uttalat att det allmänna straffet bör påverkas av det men den dömda lider av körkortsåterkallelsen. --- Trafikmålskommittén har stannat för att föreslå en regel, som ger möjlighet att låta körkortsingripandet påverka påföljden. --- Kommitténs avsikt med bestämmelsen är icke att i förhållande till nuläget få till stånd en generell nedläggning av påföljden för de brott som leder till körkortsåterkallelse. Kommitténs syfte med förslaget är att skapa möjlighet att i enskilda fall uppnå en rättvisare och bättre avvägd sammanlagd samhällsreaktion. Samma rättviseskäl torde ha utgjort motiv för påverkansregeln vid förvisning.

Den av trafikmålskommittén angivna påverkansregeln vid förvisning återfinns i 26 § utlänningslagen och lyder: "Förvisas utlännings, skall det men han därigenom lider beaktas vid bestämmande av annan påföljd för brottet".

6.1.3 *Överväganden*

Vid den samtidiga bedömning av ansvars- och körkortsfrågorna som allmän domstol har att göra efter en överflyttning av vissa körkortsmål till tingsrätt,

talat enligt utredningens mening övervägande skäl för ett införande av en påverkansregel. Regeln synes i likhet med vad trafikmålskommittén förslagit böra utformas så att det men körkortshavaren lider genom ett beslut om körkortsspärr kan beaktas vid bestämmande av påföljd för det brott som föranlett spärren. Detta innebär att körkortsfrågan alltid skall avgöras med utgångspunkt från vad trafiksäkerheten kräver och att den avvägning som görs således påverkar endast den straffrättsliga påföljden. En dylik utformning sätter trafiksäkerheten i första rummet och lämnar utrymme för "en bättre avvägd sammanlagd samhällsreaktion".

Som tidigare berörts gäller en liknande påverkansregel vid förvisning enligt 26 § utlänningslagen. Även i övrigt synes gemensamma beröringspunkter finnas mellan konstellationerna brottspåföljd-förvisning/brottspåföljd-körkortsåterkallelse. Goda skäl torde också föreligga för att i processuellt hänseende behandla dem på ett likartat sätt. Den närmare innebörden härav torde få utformas i rättspraxis. Det kan dock finnas anledning att här erinra om att påverkansregeln i 26 § utlänningslagen enligt rättspraxis nuvarande standpunkt icke anses berättiga domstolen att underskrida straffminimum beträffande påföljden i övrigt. Detsamma synes böra gälla vid införandet av en påverkansregel i körkortsmål vid allmän domstol. Med denna utgångspunkt blir utrymmet för tillämpningen av en påverkansregel begränsat. Detta utvecklas närmare under avsnitt 7.2.2. Utredningen har inte förbisett att en påverkansregel av antytt slag har vissa nackdelar och att detta även uppmärksammats i direktiven för den pågående utredningen om översyn av utlänningslagen. När en påverkansregel ändå föreslås är skälet framför allt att en sådan regel överensstämmer med allmänhetens syn på körkortsingripandet.

6.2 Åklagarens yrkande i körkortsfrågan

6.2.1 Yrkandets betydelse för påföljdsvalet i allmänhet

Åklagarens skyldighet att framställa yrkanden i stämningsansökan framgår av 45 kap. 4 § RB. I detta lagrum uppställs ej något krav på att åklagaren i stämningsansökan skall ta upp frågor om påföljd eller särskilda rättsverkningar. Åklagare behöver således inte ta med yrkanden om frihetsstraff eller förvisning. Ej heller föreligger något krav på att yrkanden härom uttryckligen måste framställas vid huvudförhandlingen. Tingsrätten är – oberoende av yrkande – berättigad att överväga och ådöma vilken påföljd som helst som kan följa på brottet.

Även fråga om förvisning kan upptagas självmant av rätten. RÅ har emellertid i två cirkulär (RÅ nr 81 och 97) till rikets åklagare bl. a. uttalat, att yrkande om förvisning bör göras redan i stämningsansökan. Om åklagaren är tveksam i förvisningsfrågan bör han enligt RÅ i stämningsansökan ange, att fråga om förvisning kan uppkomma i målet. Saknas anledning att yrka förvisning kan det enligt RÅ finnas skäl att också ange detta i stämningsansökan. Vid huvudförhandlingen bör åklagaren enligt RÅ slutgiltigt ange sin standpunkt i förvisningsfrågan.

6.2.2 Överväganden

De skäl som legat bakom RÅ:s båda cirkulär i förvisningsfrågan kan återopas också i fråga om tingsrätts prövning av körkortsfrågan. I likhet med vad som gäller om förvisning torde domstolen nämligen böra vara oförhindrad att självmant pröva körkortsfrågan. Det framstår därför som rimligt att körkortsgravaren redan i stämningssansökan får kännedom om åklagarens inställning i körkortsfrågan så att ett yrkande om körkortsåtgärd ej kommer som en fullständig överraskning för honom. Om RÅ utfärdar en dylik rekommendation torde det endast undantagsvis behöva förekomma att körkortsfrågan aktualiseras först vid huvudförhandlingen. Skulle så ändå bli fallet bör huvudförhandlingen kunna inställas så att den åtalade blir i tillfälle att, om han så önskar, förbereda sin talan även i denna del. Utöver yrkandet i körkortsfrågan synes det lämpligt att åklagaren i stämningssansökan anger om, och i så fall när, körkortet omhändertagits. Detta bör ske för att uppmärksamma domstolen på att målet i förekommande fall skall behandlas med förtur.

6.3 Interimistiska beslut

6.3.1 Inledning

I körkortsutredningens direktiv anges att utredningen bör inriktas på en allsidig genomgång av möjligheterna till ökad snabbhet i handläggningen av körkortsmål. Genom riksdagsbeslutet om överförande av vissa körkortsmål till tingsrätt för prövning i samband med ställningstagandet i ansvarsfrågan vid åtal för trafikbrott har skapats förutsättningar för ett snabbare avgörande av körkortsfrågan i dessa mål. Även om det slutliga beslutet kan komma något tidigare än idag, torde det emellertid bli ofrånkomligt med interimistiska beslut. Detta ger anledning till särskilda frågor, bl. a. frågan huruvida sådana beslut bör ankomma på länsrätten eller tingsrätten.

6.3.2 Nuvarande ordning vid förvaltningsdomstolarna

Länsrätt äger, med vissa undantag, ej fatta beslut om slutlig återkallelse på grund av straffbelagd gärning, förrän frågan om straff blivit avgjord genom dom som vunnit laga kraft (18 § KKL). I avbidan på beslut om slutlig återkallelse kan länsrätten besluta att körkortet skall återkallas tills vidare, s. k. interimistisk återkallelse. Interimistiska beslut kan fattas såväl före som efter ett lagakraftvunnet avgörande i ansvarsfrågan.

Interimistiska beslut kan meddelas i flera olika typer av situationer. Enligt 19 § KKL skall körkortet återkallas tills vidare om det på sannolika skäl kan antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas. Körkortet skall vid trafiknykterhetsbrott återkallas tills vidare om alkoholkoncentrationen i förarens blod under eller efter färden uppgått till minst 0,8 promille.

Den utan jämförelse vanligaste typen av interimistiska beslut är den som föreligger vid länsrätts prövning av polismyndighets eller åklagares beslut att omhändertaga körkort. Enligt 23 § KKL skall körkort omhändertagas

om körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gjort sig skyldig till 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 till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt. Om vid trafiknykterhetsbrott alkoholkoncentrationen i förarens blod under eller efter färden uppgått till minst 0,8 promille, skall körkortet omhändertagas sedan analysbevis erhållits. Understiger alkoholkoncentrationen 0,8 promille får, om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott. Det är polismyndighet eller åklagare som beslutar om omhändertagande men beslutet skall snarast möjligt och senast inom 48 timmar sändas till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet (50 § KKF).

Har beslut om körkorts omhändertagande kommit in till länsstyrelsen, anmäler länsstyrelsen skyndsamt ärendet hos länsrätten, som har att pröva frågan om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren (36 § KKF). Detta innebär således en automatisk prövning av omhändertagandebesluten.

Interimistiska beslut före ansvarsfrågans avgörande kan även ifrågakomma sedan länsrätten av vederbörande länsstyrelse mottagit omprövningsanmälan till följd av de under 4.2 angivna underrättelserna från polismyndighet.

Intermistiska beslut efter ansvarsfrågans avgörande är ovanliga. I de fall de förekommer har länsrätten i allmänhet ej fått kännedom om brottet eller förseelsen förrän genom registerblad eller vederbörlig avskrift av dom eller beslut. Eftersom körkortshavaren i dessa fall har fått behålla körkortet efter brottets begående och därmed under ofta ganska lång tid varit berättigad att föra fordon måste skälen för en interimistisk återkallelse vara starka även om domen innebär att körkortshavaren övertygats om ett allvarligt trafikbrott. En interimistisk återkallelse kan därför ej komma i fråga om det icke från trafiksäkerhetssynpunkt framstår som absolut nödvändigt att föraren omedelbart, dvs. utan avvaktande av att domen vinner laga kraft, tas ur trafiken.

6.3.3 Trafikmålskommittén

Trafikmålskommittén ålades på sin tid i särskilda direktiv att utreda frågan om omedelbart körkortsingripande vid vissa trafikbrott. Vid övervägandena i denna fråga fann kommittén att ett sådant system var möjligt endast om körkortsingripandet beslutades i brottmålsprocessen. Kommittén yttrade härvid bl. a. (SOU 1972:70, s. 136 n.).

F. n. handläggs alla trafikmål i brottmålsprocessen utan att några särskilda regler givits om förtur för sådana mål där körkortsfrågan är aktuell. Detta strider mot vad som eljest i allmänhet gäller när mera ingripande tvångsåtgärder ifrågasätts. Kommittén har funnit det vara ett intresse att ge förtur åt trafikmål där körkortsfrågan är aktuell. Fråga uppkommer då om detta kan ske utan att körkortsbeslut meddelas redan i brottmålsprocessen. Det torde inte finnas något exempel från annat område på att polis, åklagare och allmän domstol åläggs att snabbhandlägga mål där annan

myndighet kan förväntas meddela beslut av särskild art. En förutsättning för att man skall kunna behandla dessa fall snabbare är därför att själva den interimistiska beslutsprocessen utgör en del av brottmålsprocessen. Det torde också vara så att de interimistiska ingripandena handläggs på ett effektivare sätt om de avgörs i själva brottmålsprocessen. Erfarenheten visar att trots stora ansträngningar har man för andra fall än trafiknykterhetsbrott ej lyckats få till stånd ett verksamt anmälnings-system till länsstyrelserna för de fall där interimistiskt körkortsingripande bör ske. Detta talar också för att beslutanderätten så långt möjligt bör ligga hos de rättsorgan som medverkar i brottmålsprocessen.

För att tillgodose angivna överväganden föreslog kommittén ett särskilt omhändertagandesystem. Förslaget innebar sammanfattningsvis att allmän domstol skulle ha att pröva omhändertaganden av körkort vid särskild förhandling samt att denna förhandling jämte åtföljande huvudförhandling skulle hållas inom vissa korta frister. Prövningen skulle enligt kommittén ske dels efter yrkande av föraren, dels ex officio.

6.3.4 *Remissyttrandena över trafikmålskommitténs förslag*

Hos de närmast berörda remissinstanserna, dvs. åklagarna och de allmänna domstolarna, fick trafikmålskommitténs förslag ett övervägande negativt bemötande. Det ansågs allmänt att kommittén varit alltför ambitiös i sina strävanden att ge förtur åt körkortsmålen. Man förutsåg betydande praktiska svårigheter för åklagarna och domstolarna om förslaget skulle komma att genomföras och ifrågasatte om det inte var tillräckligt att i instruktion eller arbetsordning för dessa upptaga föreskrifter om förtur för mål om trafikbrott, vari den misstänktes körkort blivit omhändertaget.

6.3.5 *Handläggningstider vid åtal för vissa trafikbrott*

För att få en uppfattning om handläggningstiderna för de trafikbrott vid vilka allmän domstol enligt utredningens standpunkt (jfr under 5.3) kan pröva körkortsfrågan har utredningen gjort en muntlig förfrågan på ett tiotal polis- och åklagarmyndigheter samt tingsrätter landet runt. Härvid framkom i huvudsak följande.

Vad angår trafiknykterhetsbrotten kan erfarenhetsmässigt sägas att utredningstiden hos polisen genomsnittligt ej överstiger 4 veckor. Efter gripandet äger omgående ett första förhör och blodprovstagning rum. Erforderliga analysresultat erhålls som regel efter 10–14 dagar, varefter frågan om omhändertagande av körkortet prövas. I vissa polisdistrikt delges den misstänkte kallelse till kompletterande förhör redan i samband med det första förhöret och blodprovstagningen och ombeds att härvid medtaga körkortet. Tidpunkten för det andra förhöret bestäms därvid så att analysresultatet kan väntas föreligga. Om vederbörande ej inställer sig på utsatt tid redovisas ärendet omgående till åklagaren. I dessa fall ankommer det på länsstyrelsen att vid beslut om omhändertagande "driva in" körkortet. Att körkortet omhändertages i samband med gripandet är ganska sällsynt. Det torde förekomma huvudsakligen vid hänsynslösa körningar, där ansvar för grov vårdslöshet i trafik kan komma i fråga samt i fall då föraren visar påtagliga tecken på berusning.

Formella bestämmelser om förtur vid polisutredning av trafikbrott finns ej. Detta oaktat prioriteras de brott där ett körkortsingripande förekommit eller med säkerhet kan väntas, dvs. trafiknykterhetsbrott och förekommande fall av grov vårdslöshet i trafik. I de talrikt förekommande smitningsfallen är det av utredningstekniska skäl angeläget att snarast möjligt försöka binda den misstänkte vid brottet. Dessa utredningar kan emellertid med hänsyn till personalresurser och andra omständigheter ibland dra ut på tiden.

På åklagarsidan varierar handläggningstiden vid trafiknykterhetsbrotten alltifrån någon vecka upp till en månad beroende på arbetsläget och eventuellt behov av kompletterande utredning. Vederbörande åklagarmyndighet erhåller för kännedom en kopia av länsrätts interimistiska beslut om körkortsåterkallelse. Åtal kan vid mottagandet härav redan vara väckt eller kan i vart fall väckas inom kort tid. Innan ansökan om stämning görs inhämtas erforderliga registerutdrag och personbevis. På samma sätt som hos polisen prioriteras handläggningen av trafiknykterhetsbrott, liksom förekommande fall av grov vårdslöshet i trafik, utan att formella bestämmelser om förtur finns. Viss särskild bevakning finns även vid allvarigare fall av smitning.

Sammanfattningsvis kan sägas att den tid som förflyter mellan begäandet av angivna trafikbrott och ansökan om stämning varierar med hänsyn till brottstypen. Som framgår av redogörelsen ovan överstiger denna tid, vid brott som föranlett omhändertagande av körkort i regel ej två månader, medan den i övriga fall kan bli åtskilligt längre. Utrymmet för ökad snabbhet i polisens och åklagarnas handläggning av "omhändertagandebrotten" framstår mot denna bakgrund som relativt begränsat.

Den huvudsakliga anledningen till att en körkortshavare som interimistiskt berövats sitt körkort ibland får vänta åtskillig tid innan ansvarsfrågan slutligt prövas, står i stället att finna i handläggningstiderna vid allmän domstol. Ej heller för de allmänna domstolarna finns några uttryckliga regler om särskild förtur vid handläggningen av här aktuella (eller andra) trafikmål. Enligt vad utredningen erfarit prioriteras emellertid sådana trafikmål där körkortet framtogs föraren såtillvida, att de regelmässigt utsätts till huvudförhandling inom loppet av en eller ett par månader från det ansökan om stämning inkom. Tiden varierar något med hänsyn till förekommande specialisering, domstolens arbetsläge och behovet av personutredning. En viss förlängning av tiden kan även märkas under sommarmånaderna. Den utan jämförelse främsta anledningen till att vissa av de nu aktuella målen drar ut på tiden torde emellertid vara att utsatta huvudförhandlingar ej sällan måste inställas. Detta beror i första hand på delgivningssvårigheter men även bristande hörsamhet hos den misstänkte och eventuella vittnen spelar här in. I de fall den tilltalade erkänt brott men uteblir trots att han delgivits kallelse, utgör reglerna om personlig inställelse ofta hinder för målets avgörande.

6.3.6 Överväganden

Vilken domstol bör fatta interimistiska beslut i överflyttningsfallen?

Utredningen har i överflyttningsfrågan funnit att riksdagens beslut inte kan verkställas på annat sätt än att allmän domstol har att besluta i körkortsfrågan

i de fall domstolen funnit körkortshavare förfallen till ansvar för grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning samt – eventuellt – även vid rattonykterhet (utom vid åtal efter strafföreläggande). Även om allmän domstol vid angivna trafikbrott har att fatta ett slutligt beslut i körkortsfrågan kvarstår emellertid spørgsmålet vilken myndighet – länsrätt eller tingsrätt – som i förekommande fall bör fatta interimistiska körkortsbeslut vid dessa brott.

Vid länsrätt fattas för närvarande interimistiska beslut i omhändertagandefallen som regel av ensamdomare. Handläggning med nämnd sker endast undantagsvis och då i tveksamma fall. Om förekommande interimistiska beslut i stället fattades av tingsrätt talar praktiska hänsyn för att besluten även här skulle fattas av ensamdomare efter ett avgörande på handlingarna. Underlaget för bedömningen skulle ej bli annorlunda vid tingsrätten och några nämnvärda skillnader från rättssäkerhetssynpunkt skulle knappast uppkomma på detta stadium. Dessa omständigheter kan sägas tala för ett bibehållande av rådande ordning, dvs. att låta ifrågavarande interimistiska beslut alltjämt meddelas av länsrätt även om det slutliga beslutet skall meddelas av tingsrätt. Ett starkt skäl för ett sådant ställningstagande är att det nuvarande systemet synes ha fungerat väl.

Andra skäl talar emellertid i motsatt riktning. Om de interimistiska besluten även i fortsättningen skulle ankomma på länsrätt krävs för ett fungerande system med skyndsam handläggning av aktuella trafikbrott hos allmän domstol, att domstolen uppmärksammas på att omhändertagande skett och/eller att länsrätten återkallat körkortet tills vidare. Detta problem kan givetvis lösas men problemet uppkommer inte om även uppgiften att fatta ifrågavarande interimistiska beslut flyttas över på tingsrätt. Ett tyngre vägande skäl för en sådan överflyttning är naturligtvis att det från principiell synpunkt är mest tilltalande att såväl den interimistiska som slutliga prövningen av körkortsfrågan i första instans sker vid en och samma domstol. Härigenom undviker man också intrycket att tingsrätt "överprövar" de interimistiska beslut som fattats av länsrätt och/eller kammarrätt.

Utredningen har för sin del funnit att i överflyttningsfallen övervägande skäl talar för ett system där, som trafikmålskommittén uttryckt saken, "själva den interimistiska beslutsprocessen utgör en del av brottmålsprocessen". Beslutanderätten i dessa fall bör således ligga hos allmän domstol.

Handläggningen vid allmän domstol

Trafikmålskommitténs förslag till omhändertagandesystem innebar som tidigare angivits (jfr under 6.3.3) bl. a. att "omhändertagandeförhandling" och åtföljande huvudförhandling skulle hållas inom vissa korta frister. Omhändertagandefrågan skulle enligt kommitténs förslag prövas av ensamdomare medan nämnd skulle vara obligatorisk vid huvudförhandlingen.

Med hänsyn till den redovisade sammanställningen av handläggningstider vid "omhändertagandebrotten" (jfr under 6.1.5) och till de praktiska svårigheter vid ett genomförande som påtalats av de närmast berörda remissinstanserna, framstår ett fullständigt genomförande av kommitténs förslag som alltför ingripande. Det synes vara tillfyllest att i instruktion eller arbetsordning för polis- och åklagarmyndigheter samt tingsrätter upptaga föreskrifter om förtur för mål om trafikbrott, i vilka den misstänktes körkort omhändertagits och/eller interimistiskt återkallats.

Vad angår handläggningen är det framför allt omhändertagandefallen som förtjänar uppmärksamhet. För närvarande sker en automatisk prövning av omhändertagandebeslut som fattats av polismyndighet eller åklagare. Enligt utredningens mening är en sådan prövning ej nödvändig före avgörandet i ansvarsfrågan. Överprövning bör ske endast efter begäran av körkorthavaren. Om tingsrätten i dessa fall avgjorde ansvarsfrågan med förtur skulle omhändertagandebesluten sannolikt ej begäras överprövade i någon större omfattning.

En lösning enligt angiven modell påminner om den prövning som allmän domstol har att göra av beslag i brottmål enligt 27 kap. RB. Enligt beslagsbestämmelserna har undersökningsledaren eller åklagaren – om de ej beslutat beslaget – att pröva om beslaget skall bestå. Fråga om beslag må av rätten upptagas på yrkande av undersökningsledaren eller åklagaren. Efter åtalet äger rätten även på yrkande av målsäganden eller självmant upptaga fråga om beslag till prövning. Har beslag verkställts utan rättens förordnande, äger den som drabbats av beslaget begära rättens prövning därav. När sådan begäran inkommit har rätten – om huvudförhandling ej kan hållas inom en vecka – att inom fyra dagar hålla särskild förhandling i frågan. Då rätten förordnar om beslag eller fastställer verkställt beslag skall – om åtal ej redan väckts – rätten utsätta den tid, inom vilken åtal skall väckas. Har ej inom denna tid åtal väckts eller till rätten inkommit framställning om förlängning av tiden eller förekommer eljest ej längre skäl för beslag, skall det omedelbart hävas. Om hävande av beslag förordnar rätten eller, om beslaget ej meddelats eller fastställts av rätten, undersökningsledaren eller åklagaren. Då målet avgöres prövar rätten om beslag fortfarande skall bestå. Rätten äger även i samband med domen förordna om beslag.

Utredningen anser att en modifierad beslagsmodell skulle kunna tjäna som förebild vid en överflyttning av prövningen av omhändertagandebesluten till tingsrätt. Det är i en dylik modell av värde om samtliga omhändertagandebeslut, som ej fattats av åklagare, underställs denne för prövning om beslutet skall bestå. Körkortshavaren skulle efter delfäendet av åklagarens beslut äga rätt att skriftligen begära tingsrättens prövning av beslutet. En begäran om tingsrätts prövning av ett omhändertagandebeslut måste naturligen framställas innan rätten slutligt prövat körkortsfrågan i samband med huvudförhandlingen i trafikmålet. Om rätten meddelat dom vid senare tillfälle måste självfallet prövas om ett tidigare meddelat omhändertagandebeslut (eller interimistiskt beslut) skall bestå fram till domen. En körkortshavares begäran om prövning av ett omhändertagandebeslut måste därför framställas innan tingsrätten avslutat huvudförhandling rörande frågan om ansvar för det brott omhändertagandet avser.

Allmänna bestämmelser om förtur för de trafikmål, i vilka körkortshavaren interimistiskt berövats sitt körkort avser, såvitt angår handläggningen i tingsrätt, att påskynda den slutliga prövningen av körkortsfrågan. Det framstår vid sidan härav som angeläget att tillskapa bestämmelser som garanterar en särskilt skyndsam handläggning av körkortshavares omprövningsbegäran. Förslagsvis kan man för att åstadkomma detta använda sig av beslagsmodellen, dvs. föreskriva att tingsrätt i dessa fall så snart ske kan och senast fjärde dagen efter det omprövningsbegäran inkommit till rätten, har att pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

Om huvudförhandling i målet kan hållas inom en vecka efter det omprövningsbegäran framställdes, kan – i likhet med vad som gäller i fråga om beslag – prövningen lämpligen få anstå till huvudförhandlingen.

Om körkortshavare ej begär tingsrättens prövning av omhändertagandebeslut, kommer beslutet regelmässigt till rättens kännedom först sedan åtal väckts. Skulle tingsrätten i ett sådant fall finna att skäl för omhändertagande ej föreligger, bör rätten även före huvudförhandlingen vara oförhindrad att med upphävande av beslutet förordna att körkortet skall återställas till föraren. Sedan åtal väckts bör tingsrätten vidare, i fråga om brott där rätten har att slutligt pröva körkortsfrågan och omhändertagande ej skett, kunna på yrkande av åklagaren eller självant pröva om körkortet skall återkallas interimistiskt.

Åklagaren bör naturligtvis vara oförhindrad att före tingsrättens prövning av ett omhändertagandebeslut självant återkalla beslutet. Sådan rätt bör dock föreligga endast fram till dess åtal väckts.

I anslutning till frågan om interimistiska beslut kan det avslutningsvis vara av intresse att erinra om bestämmelserna om spärrtidens börjedag. Enligt 38 § KKF räknas spärrtid som beslutas vid körkortsåterkallelse från delgivningen av beslut om körkortets omhändertagande. Om sådant beslut ej har meddelats, räknas spärrtiden från delgivningen av beslut om återkallelse tills vidare. Om ej heller sådant beslut har meddelats, räknas spärrtiden från delgivningen av beslut om slutligt återkallelse.

6.4 Personutredningen i körkortsmål

6.4.1 *Nuvarande ordning vid förvaltningsdomstolarna*

Om anledning finns till antagande att körkortshavare ej uppfyller de förutsättningar som gäller för erhållande av körkort, får länsstyrelsen föranstalta om den utredning som behövs i lämplighetsfrågan (33 § KKF). Länsstyrelsen äger även förordna om förnyad personutredning i fall då villkor bör föreskrivas för körkortsinnehav (34 § KKF).

Enligt 39 § KKL har domstol, dvs. för närvarande länsrätt, kammarrätt och regeringsrätt, samma befogenheter som länsstyrelse när den handlägger körkortsärende.

I 96 § KKF bemyndigas polismyndighet, länsstyrelse och domstol att inhämta uppgifter från sociala organ och andra myndigheter som kan lämna upplysningar av betydelse för bedömningen av lämpligheten i personligt hänseende för körkort eller traktorkort.

Länsrätt har således vid handläggningen av ett körkortsmål tillförsäkrats goda möjligheter att införskaffa erforderlig personutredning. Som angivits under avsnitt 4.2 rör det sig i praktiken huvudsakligen om remisser till vederbörande polisstyrelse samt i förekommande fall till sociala centralnämnden, länsnykterhetsnämnden, skyddskonsulenten, trafikinspektören, länsläkaren och socialstyrelsen.

6.4.2 Överväganden

En samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågan vid allmän domstol förutsätter enligt utredningens mening i minst samma utsträckning som vid länsrätt, att tillfredsställande personutredning finns. För att uppnå detta bör det vara tillfyllest med en allmänt hållen föreskrift av innebörd att "erforderlig personutredning" skall föreligga i de trafikfall där allmän domstol har att pröva körkortsfrågan.

6.5 Upprepade trafikförseelser

Det problem utredningen vill fånga in under denna rubrik är främst det som uppkommer när körkortshavaren i tiden före tingsrättens prövning har gjort sig skyldig till en eller flera trafikförseelser. Situationen kan då vara den att länsstyrelse och länsrätt redan tagit ställning till frågan vilka åtgärder denna brottslighet bör föranleda. Det kan emellertid också hända att länsstyrelsen och länsrätten ännu inte hunnit pröva frågan. I det senare fallet kan vid en överflyttning av vissa körkortsfrågor till tingsrätt sägas föreligga en form av s. k. brottskonkurrens.

Ett annat problem är det som uppkommer om körkortshavaren åtalats för såväl ett brott beträffande vilket tingsrätten förutsatts pröva körkortsfrågan, t. ex. smitning, som ett brott beträffande vilket länsrätten normalt prövar körkortsfrågan, t. ex. vårdslöshet i trafik.

6.5.1 Tilläggsdirektiven

Enligt utredningens tilläggsdirektiv innebär riksdagens principbeslut i denna del att "handläggningen av körkortsingripanden mot dem som genom upprepade trafikförseelser har visat sig olämpliga som förare bör ligga kvar hos länsrätt". I sitt betänkande hade trafikutskottet som grund för uttalandet angivit att tingsrätten i dessa fall "ej har den direktinformation angående de olika förseelserna" vilken "är ett av huvudskälen till att körkortsfrågan bör avgöras samtidigt med påföljden för brottet". Dessa fall hade enligt utskottet "därjämte nära anknytning till sådan allmän misskötsamhet som det alltjämt skall ankomma på länsrätt att handlägga som grund för körkortsingripande".

6.5.2 Överväganden

Om tingsrättens prövning – såsom riksdagen synes ha förutsatt – begränsas till en bedömning av körkortsfrågan med utgångspunkt från den brottslighet, eller eventuellt bara en del därav, som är föremål för tingsrättens prövning i ansvarsfrågan, kan de inledningsvis antydda situationerna komma att utvecklas på följande sätt.

Tingsrätten kan finna att den brottslighet som är föremål för dess prövning bör föranleda endast varning. När länsrätten därefter får kännedom om tingsrättens dom kan länsrätten under återopande av tidigare brottslighet, som

redan varit föremål för länsstyrelsens/länsrättens bedömning men då inte ansetts böra föranleda något ingripande, vid en samlad bedömning finna att körkortet bör återkallas. Om tingsrätten bestämt spärrtiden till exempelvis 6 månader, kan det också inträffa att länsstyrelsen vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd i stället bestämmer den sammanlagda spärrtiden till 12 månader genom att "lägga på" ytterligare 6 månader.

Situationen förändras inte i princip om exemplet ändras därhän att hela eller del av den tidigare brottsligheten inte hunnit föranleda något ställningstagande från länsstyrelse/länsrätt före tingsrättens dom.

Den fråga som dessa exempel ger anledning till är huruvida inte tingsrättens prövning av körkortsfrågan bör omfatta all den trafikbrottslighet som fastslagits genom lagakraftvunnet avgörande (dom eller godkänt straff- eller ordningsföreläggande) och är känd för tingsrätten vid prövningen. En sådan lösning skulle innebära att tingsrätten också prövade fråga om körkortsingripande på grundval av upprepade trafikförseelser. Prövningen skulle dock begränsas till fall där tingsrätten hade att ta ställning till ansvarsfrågan i ett mål tillhörande den kategori av grova trafikbrott som beträffande körkortsfrågan skulle överflyttas till tingsrätt.

Om man besvarar den nyss ställda frågan jakande och alltså överlämnar till tingsrätten att i viss utsträckning handlägga även fråga om körkortsingripande på grund av upprepade trafikförseelser, ligger det nära till hands att väcka frågan huruvida inte tingsrätten bör vid sin bedömning av körkortsfrågan beakta även de övriga omständigheter, som kan föranleda körkortsingripande. Som exempel kan nämnas att utredningen i målet visar att körkortshavaren är allmänt misskötsam eller har någon kroppslig defekt som gör att körkortsinnehavet kan ifrågasättas.

Gemensamt för de hittills behandlade fallen är att körkortshavaren inte kan sägas få sin körkortsfråga löst i samband med tingsrättens prövning av ansvarsfrågan om inte tingsrätten tillägs en långtgående prövningsrätt. Situationen är i viss mån densamma i det återstående i inledningen nämnda fallet med åtal för exempelvis smitning och vårdslöshet i trafik. Om tingsrätten finner att smitningen inte är grövre än att varning är tillräcklig, men saknar behörighet att pröva körkortsfrågan med anledning av vårdslösheten i trafik, kan resultatet bli att länsrätten vid en samlad bedömning av brottsligheten finner återkallelse motiverad.

Det nu anförda utgör ingen fullständig kartläggning men belyser enligt utredningens mening några av de mest väsentliga svagheter med trafikutskottets förslag. Den förbättring för körkortshavaren som en överflyttning av körkortsfrågan till tingsrätt ansetts innebära uppnås inte med den av utskottet förordade lösningen.

Om man vill uppnå en för körkortshavaren acceptabel lösning måste man enligt utredningens mening tillse att tingsrätten vid sitt avgörande i körkortsfrågan får möjlighet att låta sin bedömning påverkas av i varje fall all trafikbrottslighet som då är känd för tingsrätten, inklusive all sådan brottslighet som är föremål för tingsrättens prövning i ansvarsfrågan. Länsrätten skall alltså inte utan att ny brottslighet blir känd kunna "ompröva" tingsrättens bedömning.

Ett ställningstagande av nyss angiven innebörd väcker emellertid – som redan antytts – frågan hur man skall se på andra faktorer än brottslighet,

vilka kan påverka körkortsfrågan. Tingsrätten kan exempelvis få kunskap om att den tilltalade är allmänt misskötsam. Om den på grund av trafikbrottsligheten naturliga påföljden är varning men ett beaktande av den bristande allmänna skötsamheten bör föranleda återkallelse kan det synas stötande att tingsrätten utdelar varning medan länsrätten kort därefter återkallar körkortet. Ännu mer tillspetsad är situationen om tingsrätten får kännedom om att körkortshavaren är helt blind eller i varje fall saknar tillräcklig syn.

Också de nyss angivna problemen kan givetvis lösas. Ett sätt är att tingsrätten tilläggs rätt att beakta även dylika omständigheter, men detta väcker enligt utredningens mening starka betänkligheter. Ett annat sätt är att tingsrätten före sitt ställningstagande i körkortsfrågan överlämnar åt länsrätten att ta ställning till frågan vilken åtgärd den bristande skötsamheten eller den bristande synförmågan bör föranleda. Också en sådan lösning har stora nackdelar.

Mot bakgrund av tilläggsdirektiven kan utredningen inte avstå från att föreslå någon lösning på de presenterade problemen. Det som ligger närmast till hands får därvid anses vara att tingsrätten vid sin prövning av körkortsfrågan är skyldig att beakta all den brottslighet – trafikbrottslighet eller annan – som kan påverka körkortsfrågan och som vid prövningen är känd för tingsrätten. I denna brottslighet bör därvid inräknas även den brottslighet som samtidigt är föremål för rättens prövning i ansvarsfrågan. Tingsrätten bör däremot inte få väga in faktorer av typen allmän misskötsamhet eller bristande synförmåga.

6.6 Förlängning av spärrtid

6.6.1 *Nuvarande ordning*

Spärrtidsreglerna har i KKL upptagits i 21, 24 och 25 §§. Bestämmelserna i 24 och 25 §§ berörs närmare under avsnitt 6.7.

Medan första stycket i 21 § behandlar spärrtidens längd vid hinder mot meddelande av körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden och vid körkortsåterkallelse, har i andra och tredje styckena öppnats möjlighet för körkortshavaren att sedan spärrtid bestämts erhålla prövning av nya omständigheters inverkan på spärrtiden.

Inträffar under spärrtid omständighet som kan föranleda nytt beslut om sådan tid, får enligt andra stycket prövas om den redan bestämda spärrtiden skall förlängas. Sådan prövning skall ske efter ansökan, vilken skall göras före spärrtidens utgång. Varje prövning avser sökandens förhållanden fram till tidpunkten för beslutet och kan föranleda förlängning av spärrtiden med högst tre år.

I tredje stycket anges att innehållet i andra stycket skall tillämpas på motsvarande sätt om det under spärrtiden framkommit sådan omständighet som inträffat före beslutet om spärrtid men ej varit känd vid detta tillfälle.

Andra stycket tar således sikte på omständigheter som inträffat under spärrtiden medan tredje stycket behandlar omständigheter som inträffat före beslutet om spärrtid men ej varit kända vid detta tillfälle.

Enligt 40 § KKF skall den i 21 § andra och tredje styckena KKL angivna prövningen i princip göras av den länsstyrelse som senast meddelat körkortstillstånd.

Bestämmelserna i 21 § andra och tredje stycket KKL gör det nödvändigt att länsstyrelserna får kännedom om inträffade förseelser under spärrtiden och – i vissa fall – om förseelser som begåtts före beslutet om spärrtid. Departementschefen förordade därför i prop. 1975/76:155 (s. 126) att "KKBEL skall omfatta även personer utan körkort som har fått spärrtid bestämd". I anledning härav har i 88 § KKF intagits en bestämmelse om att domstolars och andra myndigheters uppgiftsskyldighet till länsstyrelserna "skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om den för vilken spärrtid löper". I 92 § KKF har dessutom i fråga om införande av uppgifter i CKR stadgats, att bestämmelserna härom i tillämpliga delar även gäller den "för vilken spärrtid löper".

6.6.2 *Trafikmålskommittén*

Trafikmålskommittén ansåg i betänkandet Rätten till ratten att allmän domstol i samband med prövningen av ansvarsfrågan vid trafikbrott även borde kunna ta upp fråga om förlängning av löpande spärrtid. Kommittén förordade härvid (SOU 1972:71 s. 67) att regleringen i denna fråga borde utformas så att bestämmelserna anpassades till vad som för liknande fall gäller i påföljdsfrågan. På så sätt kunde man undvika att påföljden och körkortsreaktionen av formella skäl kom att motverka varandra. Kommittén avsåg härmed en reglering i överensstämmelse med bestämmelserna i 34 kap. 1 § BrB.

Enligt kommitténs förslag skulle allmän domstol kunna pröva frågan om förlängd spärrtid dels om föraren före det gällande spärrtidsbeslutet begått annat trafikbrott som ej omfattats av beslutet, dels om han efter beslutet men innan spärrtiden löpt ut begått nytt trafikbrott. Förutsättningen för prövningen skulle enligt kommittén dock vara att talan om förlängning av spärrtiden anhängiggjorts innan gällande spärrtid utgått.

Om angivna förutsättningar förelåg skulle enligt kommittén allmän domstol kunna fatta ett av tre olika spärrtidsbeslut, nämligen

1. förordna att den tidigare körkortsspärren skall avse också det nya brottet,
2. besluta särskilt om körkortsspärr för det nya brottet eller,
3. om det tidigare beslutet vunnit laga kraft, förlängs tiden för körkortsspärren

Förordnande enligt punkt 1. kan enligt kommitténs förslag meddelas utan att det tidigare beslutet vunnit laga kraft. Skulle det tidigare beslutet sedermera komma att slutligt ändras i högre instans kunde frågan om körkortsspärr för den senare trafikbrottsligheten efter anmälan av åklagare upptagas till förnyad prövning av allmän domstol.

Ett beslut enligt punkt 2. kan enligt kommittén vara lämpligt då den nya trafikbrottsligheten är av allvarlig art och den gällande körkortsspärren närmar sig sitt slut.

Beslut enligt punkt 3. bör enligt kommittén komma i fråga, när den nya trafikbrottsligheten ej kan lämnas obeaktad och ett samordnat ingripande

bedöms vara lämpligast. Vid tillämpning av punkt 3. skall rätten enligt kommittén göra en samlad bedömning av förarens trafikbrottslighet, motsvarande den man skulle ha gjort om frågan om körkortsspärr för samtliga brott handlagts samtidigt. Om rätten vid denna prövning skulle finna att en förlängning av körkortsspärren ej kan rymmas inom den för körkortsåterkallelse gällande tidsramen, måste enligt kommittén i stället punkt 2. tillämpas.

6.6.3 Överväganden

I utredningens tilläggsdirektiv har uttalats att tingsrätt "bör besluta om körkortsåterkallelse". Som framgått under avsnitt 5.1 ovan har utredningen utgått från att det citerade uttalandet måste anses innebära bl. a. att domstolen i samband med återkallelse också har att bestämma spärrtid enligt reglerna i 21 § första stycket KKL. Enligt detta lagrum skall vid återkallelse av körkort med återopande av återkallelsegrund som avses i 16 § 1–6 KKL spärrtid bestämmas. Starka skäl talar för att samma myndighet prövar både frågan om återkallelse och frågan om spärrtidens längd. Domstol som beslutar om återkallelse bör därför också bestämma spärrtid.

Frågor om spärrtid kan emellertid uppkomma inte bara i samband med återkallelse. Detta framgår av 21 och 25 §§ KKL. De bestämmelser som här är av intresse är enbart de som finns i 21 § andra och tredje stycket. Enligt dessa bestämmelser får i vissa fall prövas om den redan bestämda spärrtiden skall förlängas. Skäl till sådan prövning kan vara att det under spärrtid inträffar omständighet som kan föranleda nytt beslut om spärrtid. Ett annat fall är att det under spärrtiden framkommer att det gällande beslutet fattats utan kännedom om en händelse som inträffat före beslutet.

I fall av nyss angivet slag kan länsstyrelse besluta om förlängning av den löpande spärrtiden men en sådan prövning sker bara på ansökan av den för vilken spärrtiden gäller. Om sådan ansökan inte görs, kommer länsstyrelsen i stället att göra en motsvarande prövning om och när nytt körkortstillstånd söks.

Den som fått spärrtid bestämd enligt 21 § första stycket KKL – och som alltså saknar behörighet att föra motorfordon – kan göra sig skyldig till sådan brottslighet som enligt det förut anförda innebär att körkortsingripandet ankommer på tingsrätt. En person som fått sitt körkort återkallat på grund av allmän misskötsamhet eller rattfylleri, dvs. genom beslut av länsrätt resp. tingsrätt, kan t. ex. göra sig skyldig till smitning.

Riksdagens uttalanden i överflyttningsfrågan lämnar ingen som helst ledning i frågan huruvida det i fall av nu angivet slag bör ankomma på tingsrätten att pröva frågan om förlängning av den löpande spärrtiden eller om en sådan prövning alltjämt bör ankomma på länsstyrelsen och då endast efter ansökan.

Som ett skäl att låta prövningen åvila tingsrätten kan anföras att ett sådant system skulle förenkla länsstyrelsens prövning vid ansökningar om körkortstillstånd. Länsstyrelsen skulle i dessa fall redan ha den spärrtid angiven som föranletts av den av tingsrätten prövade brottsligheten och skulle slippa ett eget ställningstagande till trafikfarligheten hos denna brottslighet. Till förmån för en prövning av tingsrätten talar även det samband som föreligger

mellan ansvarsfrågan och brottspåföljden samt körkortsfrågan. De skäl riksdagen åberopat till förmån för en överflyttning av körkortsmål till allmän domstol synes inte försvagas nämnvärt om själva återkallelsefrågan inte är föremål för domstolens bedömning.

Mot en prövning av tingsrätten talar att prövningen är meningsfull endast om personen i fråga avser att på nytt söka skaffa sig körkort och därför önskar klarhet i frågan när han tidigast har möjlighet att få en ansökan bifallen.

Enligt utredningens mening kan det inte komma i fråga att göra tingsrättens prövning av frågan huruvida spärrtiden bör förlängas beroende av en begäran från den tilltalade. Om tingsrätten skall pröva frågan bör det alltså ske självmant. Innan slutlig ställning toges finns det anledning att något närmare undersöka hur en prövning genom tingsrättens försorg skulle tillgå.

Vid den nyss antydda prövningen måste man skilja på fall då den löpande spärrtiden bestämts genom beslut som vunnit laga kraft och fall då så inte skett. Motsvarande problematik finns inte när länsstyrelse prövar frågan om förlängning av spärrtid.

Om den löpande spärrtiden bestämts genom beslut som vunnit laga kraft, kan tingsrätten pröva frågan om förlängning enligt samma grunder som länsstyrelse. Enda skillnaden är att prövningen ej sker på ansökan. Resultatet av prövningen kan bli att spärrtiden förlängs eller att så inte sker. I det senare fallet innebär beslutet att den löpande spärrtiden skall avse även den nya omständigheten.

Situationen blir en helt annan och mycket mer komplicerad om den löpande spärrtiden bestämts genom beslut som ännu inte vunnit laga kraft. Detta gäller dock inte fall då båda målen, dvs. det i vilket den löpande spärrtiden bestämts och det angående den nya omständigheten, t. ex. ett rattfylleri, är föremål för samtidig prövning, t. ex. i hovrätt. I detta fall föreligger antingen ett fall enligt 21 § första stycket KKL eller också föreligger ett lagakraftvunnet beslut om spärrtid.

Bortsett från den nyss angivna situationen kan – då löpande spärrtid bestämts i beslut som ej vunnit laga kraft – endast tillgripas två lösningar. Antingen får tingsrätten avstå från att pröva frågan om förlängning eller också får man bestämma särskild spärrtid för den brottslighet, t. ex. rattfylleri, som är aktuell i målet. En ordning enligt vilken tingsrätten utgick från den löpande spärrtiden skulle uppenbarligen inte vara möjlig, i vart fall inte om tingsrätten ansåg att en förlängning av den tidigare spärrtiden var nödvändig.

Om lösningen med särskild spärrtid väljs, kan det senare visa sig att två spärrtider löper helt eller delvis parallellt, nämligen enligt det tidigare beslutet och för – enligt det valda exemplet – rattfylleriet. Den särskilt bestämda spärrtiden måste nämligen, om spärrtiden skall löpa kontinuerligt, räknas från dagen för tingsrättens dom. En ordning med parallellt löpande spärrtider kräver en procedur för att bestämma den spärrtid som skulle ha bestämts vid en samtidig bedömning av spärrtidsfrågan eller vid en bedömning där det ena beslutet vunnit laga kraft. Den åsyftade prövningen skulle vara något liknande den som regleras i 34 kap. 10 § BrB, dvs. regeln om sammanläggning när till verkställighet föreligger två eller flera straff.

Motsvarande procedur måste även kunna användas om flera spärttider av annan anledning kommit att löpa helt eller delvis parallellt.

En prövning av nu angivet slag kan läggas antingen på länsstyrelse/länsrätt eller på tingsrätt. Den förra lösningen innebär i själva verket att den tilltalade tilläggs en möjlighet att genom överklagande påverka frågan vilken myndighet som skall pröva frågan om den sammanlagda spärttidens slutliga bestämmande. Detta är inte helt tillfredsställande. Att lägga prövningen på tingsrätt är emellertid inte heller någon tilltalande lösning, främst därför att prövningen inte skulle komma att ske i samband med någon prövning av en ansvarsfråga.

Det nu anförda visar att här föreligger mycket stora praktiska och lagtekniska problem. Vilken lösning som än väljs får man vissa nackdelar. Med hänsyn till den allmänna grundsyn som ligger bakom riksdagens uttalanden i överflyttningsfrågan har utredningen ansett det angeläget att i största möjliga utsträckning förlägga prövningen av de frågor som här avses till allmän domstol. Utredningen föreslår därför att frågor om förlängning av spärttid i fall som anges i 21 § andra och tredje stycket KKL i princip skall ankomma på tingsrätt och att därvid skall gälla följande.

Om det tidigare beslutet om spärttid vunnit laga kraft skall tingsrätten pröva frågan huruvida den löpande spärttiden skall förlängas. Det framstår härvid som naturligt att den i 21 § andra stycket KKL stadgade 3-årsregeln (jfr under 6.6.1) får gälla. Domstolen bör således ha möjlighet att förlänga spärttiden med 3 år vid varje ny prövning.

Om det tidigare beslutet om spärttid inte vunnit laga kraft skall tingsrätten pröva huruvida särskild spärttid skall bestämmas på grund av den nya omständigheten.

Kommer till följd av dessa regler eller eljest två eller flera beslut om spärttid att löpa helt eller delvis parallellt skall länsstyrelse självmant upptaga frågan om bestämmande av spärttid.

En självklar förutsättning för tingsrätts prövning av löpande spärttid är naturligtvis att tingsrätten finner den tilltalade skyldig till sådant trafikbrott som berättigar domstolen att pröva frågan om körkortsingripande.

6.7 Underlåtelse av körkortsingripande m. m.

6.7.1 Nuvarande ordning

Under rubriken underlåtelse av körkortsingripande m. m. återfinns i 24 och 25 §§ KKL bestämmelser om underlåtelse och upphävande av körkortsåterkallelse samt om nedsättning av spärttid.

Enligt 24 § får körkortsåterkallelse underlätas eller spärttid sättas ner om synnerliga skäl föreligger och det tillika kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Har ny omständighet inträffat eller blivit känd sedan beslut om återkallelse eller spärttid vunnit laga kraft, får enligt 25 § återkallelsen hävas eller spärttiden sättas ned om synnerliga skäl föreligger.

Den i 24 § angivna återkallelseunderlåtelser eller spärttidsnedsättningen avses kunna ske i samband med prövningen av körkortsfrågan medan beslut

i enlighet med 25 § förutsätts ske vid särskild prövning sedan återkallelse- eller spärtridsbeslut vunnit laga kraft.

Enligt 52 § KKL skall den omprövning som avses i 25 § KKL göras av den länsstyrelse eller länsrätt som meddelat det tidigare beslutet i saken. Ansökan om omprövning skall ges in till länsstyrelsen.

I prop. 1975/76:155 uttalade departementschefen (s. 109) bl. a. följande rörande frågan om underlåtelse av körkortsingripande.

Enligt vad som har upplysts mig om det praktiska arbetet med körkortsåterkallelser, finns det behov av en allmän regel som medger att återkallelse underlåts eller spärrtid sätts ned i vissa fall. Förhållandet har jämförts med den möjlighet som domstol har enligt strafflagstiftningen att i vissa fall döma till lindrigare straff än som har föreskrivits för brottet och också att helt efterge straffpåföljd för brottet. --- Om synnerliga skäl föreligger, bör körkortsingripande kunna underlåtas, spärrtid sättas ned eller också varning meddelas i stället för återkallelse. --- Även beslutade körkortsåterkallelser bör kunna upphävas, om synnerliga skäl föreligger. Det ligger i sakens natur att restriktivitet måste iakttas.

6.7.2 Överväganden

Det har av hävd ansetts att regeringen (Kungl. Maj:t.) kunnat förkorta återkallelsetider och upphäva återkallelser som länsstyrelse eller förvaltningsdomstol beslutat om. Ansökningar härom har haft en betydande omfattning. I och med införandet av bestämmelserna i 24 och 25 §§ KKL torde behovet av en "nådeprövning" från regeringens sida minska eftersom de särskilda omständigheter som ingått i regeringens överprövning fullt ut kan beaktas i domstol och detta även i fråga om ett lagakraftvunnet beslut.

I samband med en överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol uppkommer frågan vilken myndighet som skall fatta beslut enligt 24 och 25 §§ KKL. Eftersom den i 24 § berörda bedömningen skall göras samtidigt med beslutet i körkortsfrågan bör beslut med tillämpning av detta lagrum självfallet fattas av den domstol som beslutar i körkortsfrågan. Annorlunda förhåller det sig med den i 25 § angivna särskilda prövningen. De nya omständigheter som måste föreligga för att 25 § skall kunna tillämpas tar enligt departementschefens uttalande i prop. 1975/76:155 främst sikte på förändringar i körkortshavarens personliga förhållanden, vilka – om de förelegat vid spärrbeslutet – skulle ha beaktats vid prövningen. Som exempel har (s. 110) angivits ändrade förutsättningar för rehabilitering genom "nya familjeförhållanden" eller genom att "en på fängvårdsanstalt intagen person erhåller frigivning lång tid innan körkortsspärren löper ut".

Enligt utredningens mening bör det även efter en överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol tillkomma länsstyrelsen eller länsrätt att efter ansökan ompröva "egna" körkortsbeslut enligt 25 §. Detta är en naturlig följd av att de skäl som åberopats för en överflyttning av vissa mål till allmän domstol torde vara relevanta endast vid en samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågan.

Nästa fråga blir då vad som bör gälla i fråga om omprövning enligt 25 § av de återkallelsebeslut m. m. som fattats av allmän domstol. Med hänsyn till arten av de nya omständigheter som måste föreligga för att en omprövning enligt 25 § skall få ske har utredningen stannat för att föreslå att länsrätt

som första instans åläggs att ompröva de återkallelsebeslut som fattats av allmän domstol. Ansökan om omprövning bör i dessa fall inges till länsstyrelsen i det län där körkortstillstånd senast meddelats och prövas av länsrätten där.

6.8 Körkortsfrågans behandling i partens utewaro

6.8.1 *Nuvarande ordning vid förvaltningsdomstolarna*

Som tidigare angivits (jfr under 4.1.1) skall enligt 9 § förvaltningsprocesslagen muntlig förhandling hållas i körkortsmål om detta begärs och förhandlingen ej är obehövlig och ej heller särskilda skäl talar emot det. Enligt vad utredningen erfarit förekommer det sällan att länsrätt motsätter sig en begäran om muntlig förhandling i ett körkortsmål. I vart fall gäller detta om återkallelse kan komma i fråga. Om muntlig förhandling ej begärs avgörs målen som regel av ensamdomare eller efter föredragning med nämnd. Att muntlig förhandling utsätts utan att detta begärts är ovanligt och torde huvudsakligen endast förekomma vid brister eller oklarheter i utredningsmaterialet.

Enligt 14 § förvaltningsprocesslagen (jfr under 4.1) skall sökande eller svarande i körkortsmål kallas till muntlig förhandling. Vederbörande får föreläggas att inställa sig personligen vid vite eller vid påföljd av att hans utewaro ej utgör hinder för målets vidare handläggning och avgörande.

Enligt vad utredningen inhämtat kallas körkortshavaren i körkortsmålen regelmässigt att inställa sig personligen vid äventyr att målet ändå avgörs. Om delgiven svarande uteblir från utsatt förhandling avgörs målet i konsekvens härmed som regel i svarandens utewaro.

Muntlig förhandling i överinstanserna (kammarrätt och regeringsrätt) förekommer mycket sällan.

6.8.2 *Förutsättningar för dom i den tilltalades utewaro vid tingsrätt*

Nuvarande ordning

Tingsrätts möjlighet att avgöra trafikmål i tilltalads utewaro regleras för närvarande av bestämmelsen i 46 kap. 15 § 2 st. RB. Enligt detta lagrum kan brottmål avgöras i tilltalads utewaro om anledning att ådöma annan brottspåföljd än böter ej förekommer och saken finnes kunna nöjaktigt utredas. Som grundläggande förutsättning gäller självfallet att stämning och kallelse till förhandling delgivits den tilltalade. (Avsteg från principen att kallelse till förhandling måste ha delgivits får enligt 46 kap. 15 § 3 st. RB göras endast om den tilltalade avvikit sedan stämning delgivits honom och saken finnes kunna nöjaktigt utredas.)

Konsekvenser av gällande bestämmelser vid prövning av körkortsfrågan

Som utgångspunkt för utredningens ställningstagande i denna fråga måste gälla utredningens slutsats i överflyttningsfrågan, dvs. att allmän domstol – om en överflyttning över huvud taget skall äga rum – bör pröva kör-

kortsfrågan endast då föraren fälls till ansvar för grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och smitning enligt trafikbrottslagen samt eventuellt även rattonykterhet (utom efter strafföreläggande).

Böter ingår ej i straffskalan vid grov vårdslöshet i trafik men väl vid rattfylleri, rattonykterhet och smitning. Vid rattfylleri kan böter dock utdömas endast om "omständigheterna är mildrande", vilket mycket sällan förekommer. Av de aktuella trafikbrotten kan stadgandet i 46 kap. 15 § 2 st. RB i praktiken därför bli tillämpligt endast vid rattonykterhet och smitning. Enligt vad utredningen erfarit utnyttjas möjligheterna till dom i den tilltalades utevaro huvudsakligen vid lindrigare fall av rattonykterhet och erkända smitningar av mindre allvarlig beskaffenhet.

Skyldigheten för den åtalade att inställa sig vid huvudförhandling i brottmål behandlades i samband med förslag till lag om införande av brottsbalken m. m. (prop. 1964:10 s. 136–144). Den obligatoriska inställelseplikten ansågs härvid böra vara beroende av påföljden i det enskilda fallet, ej av strafflatituden som sådan. Samtidigt uttalades att särskild rättsverkan i anledning av brott ej skulle beaktas, när det gällde att avgöra om ett mål skulle hänföras till den ena eller andra kategorin.

Senast har den personliga inställelseplikten varit föremål för överväganden i propositionen 1975/76:148 med förslag till enklare former för beivrande av mindre lagöverträdelse. Den härav föranledda lagstiftningen (SFS 1976:1137) medförde dock ingen ändring av stadgandet i 46 kap. 15 § RB.

I sammanhanget kan även vara av intresse att observera att justitieministern i februari 1977 tillsatt en utredning för översyn av rättegångsförfarandet vid allmän domstol. I kommitténs uppdrag ingår att bl. a. undersöka frågor om vidgade möjligheter att avgöra mål i parts utevaro.

Trafikmålskommittén

Trafikmålskommittén övervägde också det under 6.8.2 behandlade spörsmålet. Kommittén uttalade i denna fråga bl. a. följande (SOU 1972:70 s. 149–150).

En bedömning av den tilltalades person ingår som ett viktigt led i beslutsfattandet vid körkortsingripande. Detta talar för att i allmänhet ett krav på personlig inställelse bör gälla i mål där körkortsfrågan är aktuell. Emellertid måste samtidigt beaktas att kravet på personlig inställelse, inte minst med hänsyn till ofta långa resvägar, kan innebära en avsevärd olägenhet för den enskilde. En avvägning mellan olika intressen måste ske. — — — Kommittén har i fråga om inställeskyldigheten vid tingsrätt funnit sig böra göra den avvägningen, att krav på personlig inställelse i princip ställs upp men att undantag från denna huvudregel skall gälla för fall där beslut om körkortsspärr i högst tre månader meddelas.

Överväganden

Som framgår av redogörelsen under 6.8.2 är möjligheterna till dom i den tilltalades utevaro vid aktuella trafikmål ganska beskurna. I princip torde möjligheten utnyttjas endast vid lindrigare fall av rattonykterhet och erkända smitningar av mindre allvarligt slag. I dessa fall torde spärrtiden vid en eventuell körkortsåterkallelse komma att bli förhållandevis kort. Om er-

forderlig personutredning kan erhållas i dessa mål utan den tilltalades personliga inställelse bör därför, enligt utredningens mening, något undantag från huvudregeln i 46 kap. 15 § 2 st. RB knappast vara nödvändigt för att möjliggöra prövning av körkortsfrågan.

En särskild fråga som måste uppmärksammas i detta sammanhang är spärrtidens börjedag. Som avslutningsvis angivits under avsnitt 6.1 räknas enligt bestämmelserna i 33 § KKF spärrtid från delgivningen av beslut om körkortets omhändertagande, eller – om sådant beslut ej meddelats – från delgivningen av beslut om återkallelse tills vidare. Om ej heller sådant beslut meddelats räknas enligt 38 § spärrtiden från delgivningen av beslut om slutlig återkallelse.

Detta sätt att beräkna spärrtidens börjedag torde grundas på att återkallelsebeslut för närvarande gäller utan hinder av att det inte har vunnit laga kraft, men först sedan delgivning av beslutet skett. I konsekvens härmed har körkortshavare i 37 § KKF ålagts att, sedan utlämnat körkort återkallats helt eller delvis, efter anmaning överlämna körkortet till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet. Att domstols beslut om varning och återkallelse skall delges den som beslutet rör har föreskrivits i 39 § 2 st. KKL. Delfäendet av vederbörligt beslut är även utgångspunkt för besvärstidens beräkning i förvaltningsmålen. Besvär mot förvaltningsdomstols beslut skall enligt 7 § förvaltningsprocesslagen ske inom sådan tid att besvärshandlingen kommit in till den domstol som har att pröva besvären inom tre veckor från den dag klaganden fick del av det beslut som överklagas.

Mot denna bakgrund framstår det som naturligt att i fråga om återkallat körkort räkna spärrtiden från delgivningen. Det kan i sammanhanget vara på sin plats att erinra om att vid beslut som meddelas vid förhandling, delgivning av beslutet anses ha skett med den som var närvarande när beslutet meddelades (20 § delgivningslagen, 1970:428).

Vid överflyttning av vissa körkortsmål till allmän domstol uppkommer frågan om spärrtidens börjedag vid dom i förarens utevaro i de fall delgivning ej skett av förekommande omhändertagandebeslut eller interimistiskt beslut. Om delfäendet av slutligt beslut om körkortsåterkallelse skall utgöra utgångspunkt för beräkningen av spärrtidens börjedag också vid allmän domstol innebär detta, att klagotiden börjar löpa från dagen för domen medan spärrtiden räknas först från delgivningen av domen. Om i ett dylikt fall delgivningen skulle dröja längre än nuvarande klagotid i fråga om brottmålsdomar, dvs. tre veckor (tingsrätt) respektive fyra veckor (hovrätt) från domens meddelande, kan beslutet om spärrtid tydligen ej överklagas trots att tiden ej börjar löpa förrän från delgivningsdagen. I angivna fall – förmodligen relativt få till antalet – måste dessutom alltid tillses att faktisk delgivning äger rum. Om denna konsekvens ej anses önskvärd, återstår endast att vid allmän domstol alltid räkna spärrtiden från domens meddelande, oavsett om den tilltalade fått del av domen. Faktisk delgivning av domen blir då onödig. Utredningen vill för sin del förorda det senare alternativet, vilket ansluter till utgångspunkten för beräkning av tidsfristerna i den normala besvärsordningen vid allmän domstol.

6.8.3 Förutsättningar för dom i den tilltalades utevaro i hovrätt

Nuvarande ordning

Hovrätts möjlighet att avgöra trafikmål i tilltalads utevaro regleras för närvarande av bestämmelserna i 21 kap. 2 § RB. Enligt dessa skall den misstänkte infinna sig personligen i hovrätten, om han av underrätten dömts till fängelse i minst sex månader eller internering för brottet eller anledning förekommer till ådömande av sådan påföljd, så ock eljest, om hans närvaro ej kan antagas sakna betydelse för utredningen.

Överväganden

Mot bakgrund av vad som under 6.8.1 och 6.8.2 anförts om handläggningen i kammarrätt samt om inställelseplikten i brottmål, är det enligt utredningens mening ej heller beträffande hovrätt nödvändigt med något undantag från bestämmelserna i 21 kap. 2 § RB, för att vid överflyttning av vissa körkortsmål möjliggöra prövning av körkortsfråga i förarens utevaro.

6.8.4 Förutsättningar för körkortsmåls avgörande i hovrätt utan huvudförhandling

Nuvarande ordning

Förutsättningarna för närvarande att i hovrätt företaga överklagade brottmål till avgörande utan huvudförhandling framgår av bestämmelserna i 51 kap. 21 § RB. Enligt detta lagrum äger hovrätten företaga dessa mål till avgörande utan huvudförhandling om talan av åklagaren endast föres till den tilltalades förmån eller talan, som föres av den tilltalade, biträts av motparten. Har underrätten frikänt den tilltalade eller eftergivit påföljd för brottet eller funnit honom vara på grund av själslig abnormitet fri från påföljd eller dömt honom till böter eller fällt honom till vite och förekommer ej anledning till ådömande av svårare straff än nu sagts eller att ådöma annan påföljd, må målet avgöras utan huvudförhandling.

Trafikmålskommittén

Trafikmålskommittén uttalade i den nu aktuella frågan (SOU 1972:71 s. 81).

Kommittén har övervägt om det i de fall körkortsingripande beslutats i underrätt bör vara möjligt att i hovrätt avgöra målet på handlingarna i något annat fall än som anges i RB 51:21 första stycket. Hovrätt kan i andra fall än nyss angetts aldrig avgöra ett vademål om t. ex. frihetsstraff utan att hålla huvudförhandling. Däremot finns ej samma krav på handläggningen i hovrätt i fråga om bötesmål. Med hänsyn till att det f. n. praktiskt taget aldrig förekommer förhandling i andra instans i körkortsmålen, anser kommittén det icke motiverat att föreslå bindande regler om förhandling i hovrätt när körkortsfråga förekommer i bötesmål. Frågan därom får bli beroende av en lämplighetsprövning från fall till fall.

Överväganden

Vad trafikmålskommittén uttalat förefaller utredningen välgrundat och bör enligt utredningens mening gälla även om endast körkortsfrågan förts vidare till hovrätten.

6.9 Förutsättningar för förenklad domsskrivning vid allmän domstolsprövning av körkortsfrågan

6.9.1 *Nuvarande ordning*

Enligt 30 kap. 6 § RB må i mål, som rör allenast ansvar för brott, domen utfärdas i förenklad form om den tilltalade erkänt gärningen och annan brottspåföljd än böter ej dömes ut.

Denna bestämmelse tar sikte på dom i brottmål där endast ansvarstalan är uppe till prövning. Den är alltså ej tillämplig på mål där skadeståndstalan prövas. Om särskild rättsverkan är aktuell, utgör detta i och för sig ej något hinder mot användande av dom i förenklad form, s. k. blankettdom.

6.9.2 *Trafikmålskommittén*

Trafikmålskommittén tog upp även denna fråga och uttalade härom (SOU 1972:71 s. 81).

Kommittén finner det icke motiverat att i detta hänseende föreslå särskilda regler för domar vari ingår beslut om — — körkortsåterkallelse. Det ligger enligt kommitténs uppfattning i sakens natur att dom i förenklad form icke kan användas när körkortsfrågan varit tvistig och belstutet föregåtts av ingående förhandling.

6.9.3 *Överväganden*

Utredningen ansluter sig till trafikmålskommitténs uppfattning.

6.10 Indrivning, förvaring och återställande av körkort

6.10.1 *Nuvarande ordning*

Enligt nuvarande system handläggs rubricerade frågor i princip av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet. Undantag härifrån utgör indrivning i samband med omhändertagande av körkort. Bortsett från det sällsynta fall att körkortet omhändertages i samband med gripandet vid trafikbrott, gäller att körkortshavaren efter anmaning skall överlämna körkortet till den myndighet som meddelat omhändertagandebeslut, dvs. polis- eller åklagarmyndighet (50 § KKF). Den myndighet som sålunda mottagit körkortet har att överlämna det till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet (51 § KKF).

6.10.2 Överväganden vid allmän domstols prövning av körkortsfrågan

Oavsett vilken domstol som i framtiden fattar beslut om körkortsåterkallelse framstår det tveklöst som lämpligast att vederbörande länsstyrelse bär huvudansvaret för handläggningen av ovan rubricerade frågor.

I de fall körkortsfrågan prövas av allmän domstol synes två system kunna tänkas.

I det ena systemet handhas hithörande frågor, med undantag för ovan angivna omhändertagandefall, enbart av länsstyrelsen. Detta system förutsätter att länsstyrelsen får kännedom om samtliga återkallelsebeslut som fattas av allmän domstol. Detsamma gäller beslut varigenom domstolen förordnar om återställande av omhändertaget eller interimistiskt återkallat körkort. En dylik omedelbar underrättelseskyldighet för tingsrätt, i fall då körkort återkallats tills vidare eller omhändertagits, föreligger redan enligt nuvarande bestämmelser (85 § KKF), då åtal nedläggs eller rätten frikänner den tilltalade.

I det andra systemet skulle länsstyrelsen kunna få hjälp av den åklagare som vid allmän domstol för talan angående trafikbrottet. Åklagaren skulle vid omhändertagande av körkort kunna behålla detta till dess tingsrätten fattat beslut i körkortsfrågan. Om tingsrätten i särskilt beslut förordnar, att körkortet skall återställas till körkortshavaren skulle detta kunna ombesörjas av åklagaren mot kvitto. Vid beslut om återställande som meddelas i samband med huvudförhandling skulle körkortet, under förutsättning att det medtogs av åklagaren, omgående kunna återställas till körkortshavaren. Ett dylikt förfarande påminner om vad som för närvarande gäller i fråga om pass, då reseförbud meddelats under förundersökningen. Om tingsrätten beslutar återkalla av åklagare omhändertaget körkort kan åklagaren överlämna körkortet till länsstyrelsen. Slutligen skulle man kunna tänka sig att åklagaren, vid av tingsrätten beslutad återkallelse av icke omhändertaget körkort, tog emot körkort som vederbörande körkortshavare haft med sig till huvudförhandlingen, för vidare befordran till länsstyrelsen. Detta skulle vara möjligt oavsett om körkortshavaren önskade föra talan mot beslutet, då ett återkallelsebeslut gäller utan hinder av att det icke vunnit laga kraft, förutsatt att körkortshavaren fått del av beslutet. Det bör dock observeras att åklagaren ej förfogar över tvångsmedel för det fall att den tilltalade vägrar överlämna ett återkallat körkort. Fördelen med ett system av nu skisserad typ skulle främst ligga i de tidsvinster i fråga om verkställigheten av körkortsbeslut som systemet medför.

6.11 Uppgifts- och registreringskyldigheten

Registreringsfrågorna behandlas utförligt i kapitel VI. Det kan därför vara tillräckligt att här helt kortfattat överväga vilka skyldigheter som i denna del kan uppkomma för allmän domstol i de fall domstolen prövat körkortsfrågan. Härvid måste till en början övervägas huruvida den allmänna domstolens prövning bör föranleda någon inskränkning i domstolens nuvarande uppgiftsskyldighet till vederbörande länsstyrelse enligt 83§ KKF. Bakgrunden till denna bestämmelse är naturligtvis att avskrift av allmän

domstols avgörande vid trafikbrott behövs bl. a. som underlag för länsrättens bedömning av körkortsfrågan. Härav får emellertid ej dragas den slutsatsen att länsrätten ej behöver motsvarande information i de fall allmän domstol avgjort körkortsfrågan. Dylik information torde t. ex. vara nödvändig vid de konkurrenssituationer som berörts under rubriken upprepade trafikförseelser i avsnitt 6.5. Härtill kommer att avskrift av allmän domstols interimistiska eller slutliga avgörande i körkortsfrågan kan behövas för körkortsmyndighetens handläggning av de under avsnitt 6.10 behandlade frågorna om indrivning, förvaring och återställande av körkort.

Sammanfattningsvis torde kunna sägas att allmän domstols prövning av körkortsfrågan vid vissa trafikbrott ej synes bära föranleda någon inskränkning av domstolens nuvarande uppgiftsskyldighet till länsstyrelserna enligt 83 § KKF. Uppgiftsskyldigheten måste i stället utvidgas till att avse även interimistiska beslut (jfr avsnitt 6.10.2).

I fråga om registreringsskyldigheten synes inga problem behöva uppkomma. Det bör som för närvarande åligga vederbörande länsstyrelse att vidtaga erforderliga registreringsåtgärder i CKR på grund av de domar som erhålls från de allmänna domstolarna.

7 Utredningens slutomdöme i överflyttningsfrågan

Utredningen har under avsnitt 4 försökt beskriva den nuvarande handläggningen av dels körkortsmål vid länsrätterna dels ansvarsfrågan vid trafikbrott. Med denna beskrivning som utgångspunkt har under avsnitt 5 lagts fram förslag till sådana forumregler som aktualiserats genom tilläggsdirektiven. I avsnitt 6 slutligen har lämnats en tämligen utförlig redogörelse för hur handläggningen av de aktuella körkortsmålen vid allmän domstol skulle kunna gestalta sig.

En given utgångspunkt för utredningen vid dess arbete på förslag till lösning av olika delfrågor har varit de i direktiven angivna riktlinjerna. Det har dock ej varit möjligt att till alla delar följa dessa. Utredningens förslag i överflyttningsfrågan har således kommit att i vissa delar avvika från de i tilläggsdirektiven givna förutsättningarna. Även om avvikelserna vid första påseende kan synas små är de av stor betydelse, framför allt därigenom att de högst avsevärt reducerar antalet fall som kan bli föremål för allmän domstols prövning. Mot denna bakgrund och med beaktande även av att trafikutskottet och riksdagen vid sitt ställningstagande inte haft tillgång till det material utredningen har samlat, har utredningen ansett sig här böra redovisa en sammanfattande avvägning av fördelar och nackdelar med en överflyttning.

Innan utredningen går in på den nyss antydda avvägningen kan det vara av intresse att med hjälp av vissa statistikuppgifter försöka att något belysa innebörden av utredningens förslag i överflyttningsfrågan.

7.1 Vissa statistikuppgifter

En statistisk redovisning av utredningsförslagets innebörd försvåras av att det ej finns någon detaljerad statistik på området. Förslagets innebörd kan därför endast anges i grova drag.

Enligt LON:s (LON = länsstyrelsernas organisationsnämnd) statistik uppgick länsrätternas slutligt avgjorda körkortsmål under perioden 1.7.1975 – 30.6.1976 till ca 29 000. Enligt prop. 1975/76:155 (s. 117) uppgår antalet körkortsåterkallelser årligen till drygt 10 000. I samma proposition uppges vidare att varningarna tidigare något överstigit antalet återkallelser och att de under senare år torde ha ökat. En betydande del av samtliga återkallelser – 60 à 70 % – uppges ske med åberopande av trafiknykterhetsgrunden.

Varning förekommer i dessa fall endast i obetydlig utsträckning.

Utredningens förslag i överflyttningsfrågan skulle således i fråga om trafiknykterhetsbrotten komma att minska de slutliga länsrättsavgörandena med 6–7 000 mål per år, exklusive ett mindre antal fall av varning vid rattonykterhet. Dessa varningsfall uppvägs dock av de fall av rattonykterhet som beivras genom strafföreläggande. Till siffran 6–7 000 mål skall läggas ett begränsat antal körkortsavgöranden vid grov vårdslöshet i trafik samt ett okänt antal avgöranden på grund av smitning vid person- eller sakskada.

7.2 Fördelar och nackdelar med utredningens förslag i avsnitt 5 och 6 i förhållande till nuvarande ordning

7.2.1 *Trafikutskottet*

Det kan vara motiverat att här återge trafikutskottets (TU 1975/76:28 s. 13) uttalande i denna del. Utskottet anförde.

Utskottet har vid sin prövning av frågan funnit att särskild vikt i sammanhanget bör fästas vid den enskildes rättstrygghet och trafiksäkerhetsaspekterna. Genom att principerna om muntlighet och omedelbarhet blir tillämpliga och saken kan bedömas i ett sammanhang på ett väsentligt tidigare stadium än nu, bör enligt utskottets uppfattning större rättssäkerhet kunna uppnås om frågan om körkortsingripandet vid trafikbrott överflyttas till allmän domstol. Denna får därigenom också möjlighet att avväga de straffrättsliga åtgärderna och körkortsingripandena mot varandra. För den enskilde måste det dessutom framstå som rimligt att frågor om återkallelse av körkortet avgörs i ett sammanhang med trafikbrottet och inte som nu i förekommande fall sedan månader förflutit efter det dom i målet vunnit laga kraft. När frågan om brottspåföljd provas görs ställningstagandet därjämte regelmässigt på grundval av en ingående personutredning vid domstolen, varför denna får anses väl lämpad att göra den totalbedömning av förarens person som enligt det föregående anses så viktig för bedömningen av körkortsfrågan.

Principerna om muntlighet och omedelbarhet gagnar även trafiksäkerheten. Bland remissinstanser som tillstyrkt trafikmålskommitténs förslag beträffande handläggningen framhålls sålunda trafiksäkerhetssynpunkterna och den rationellare ordning för handläggningen som skapas genom att frågorna om straff resp. körkort handläggs samtidigt. Utskottet vill i sammanhanget särskilt peka på att ett av de mera avgörande skälen för trafiksäkerhetsverkets tillstyrkan av överflyttning till domstol angetts vara den betydelse frågan har från trafiksäkerhetssynpunkt.

Utskottet finner med hänsyn till det anförda att allmän domstol bör besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott, beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i saken. De viktigaste fallen torde vara grov vårdslöshet i trafik, samt rattfylleri och rattonykterhet, allvarligare fall av smitning samt vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott.

7.2.2 *Utredningens bedömning*

En av fördelarna med att låta allmän domstol pröva även körkortsfrågan är enligt trafikutskottet att man därmed kan tillgodogöra sig de fördelar för rättssäkerheten som ligger i principerna om *muntlighet och omedelbarhet*. Bakom uttalandet ligger iakttagelsen att förfarandet mycket sällan är munt-

ligt i länsrätten. Detta gäller fortfarande men en viss utveckling i riktning mot ökad muntlighet torde kunna iakttas.

Värdet av muntlig handläggning varierar naturligtvis beroende på vilken fråga som föreligger till prövning. Körkortsfrågan förutsätter alltid – i de fall som här är av intresse – ett avgörande i frågan huruvida körkortshavaren begått ett trafikbrott och vilket brott det är fråga om. Mot denna bakgrund kan det visserligen sägas att värdet av en muntlig handläggning i körkortsfrågan enbart ligger i de ökade möjligheterna att få fram uppgifter som är ägnade att belysa körkortshavarens person. Detta torde dock inte vara hela sanningen. En muntlig handläggning kan också sprida ökat ljus över den händelse som domen (eller motsvarande) avser och därmed belysa personens trafikfarlighet.

Med den nyss angivna utgångspunkten måste man hävda att en muntlig handläggning är mest värdefull i de fall då det trafikfarliga beteendet är mest omtvistat. Detta gäller om den stora gruppen mål angående vårdslöshet i trafik. Som framgått omfattas emellertid denna grupp inte av trafikutskottets uppräknade av mål där körkortsfrågan bör överflyttas till allmän domstol. En sådan överflyttning är otänkbar också enligt utredningens mening.

Den stora gruppen bland de mål som kan komma i fråga för en överflyttning är rattfylleri- och rattonykterhetsmålen. Dessa mål är numera i regel mycket okomplicerade vid de allmänna domstolarna. Detsamma torde gälla körkortsfrågan. En muntlig handläggning kan därför sällan påverka bedömningen. I varje fall torde rättsäkerheten inte påverkas.

Antalet mål angående grov vårdslöshet i trafik och smitning av allvarigare beskaflenhet är ganska begränsat. För båda grupperna gäller emellertid att en muntlig handläggning inte utan vidare kan sägas vara av mindre värde. Detsamma skulle kunna sägas om den av trafikutskottet särskilt uppmärksammade gruppen ”vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott”. Sådana brott kan ibland ingå i gruppen av mål angående vårdslöshet i trafik. Som framgår har utredningen emellertid funnit uteslutet att gruppen vissa från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott skulle kunna omfattas av ett beslut om överflyttning av vissa körkortsfrågor till allmän domstol.

Utredningens slutsats i denna del måste bli att en ökad muntlighet är av begränsat värde framför allt för det stora flertalet av de körkortsfall som kan komma i fråga vid en överflyttning. Tillspetsat kan man t. o. m. uttrycka saken så, att en överflyttning skulle vara av större värde vid prövningen av körkortsfrågan i de mål som inte föreslagits överflyttade än i de mål som föreslagits överflyttade. Utredningens slutsats bör sammanställas med vissa förslag i andra delar av detta betänkande. Särskild betydelse torde kunna tillmätas förslaget om införande av ett allmänt ombud i körkortsprocessen. Också förslaget om möjlighet att flytta handläggningen av körkortsfall till länsrätten i det län där körkortshavaren vistas torde vara av betydelse, inte minst därför att förslaget kan väntas öka benägenheten att begära muntlig handläggning.

En annan av trafikutskottet betonad fördel med en överflyttning till allmän domstol är möjligheterna till en *samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågan*. Fördelen med en samtidig bedömning har delvis redan berörts. Denna fördel kommer som därvid framhållits mest till synes i mål där

de faktiska omständigheterna är omtvistade och därmed i regel både ansvars- och körkortsfrågan är svårbedömd. Möjligheten till en samtidig bedömning kan emellertid ses som positiv också från en annan synpunkt. Som utskottet framhållit innebär den att domstolen kan avväga den straffrättsliga påföljden och körkortsingripandet mot varandra. Uttalandet utgår från att körkortsingripandet måste uppfattas som ett straff eller en straffliknande åtgärd. Utredningen delar detta synsätt men bland utredningens experter har delade meningar kommit till synes. Frågan har emellertid enligt utredningens mening relativt liten praktisk betydelse. Skälen härtill är följande.

Som departementschefen uttalade i prop. 1975/76:155 är en avvägning av straff och körkortsåtgärd mot varandra knappast intressant vid de vanliga trafikförseelserna, dvs. de som regelmässigt föranleder böter till belopp som inte tillåter någon jämkning med hänsyn till körkortsfrågan. När det härefter gäller de brott som regelmässigt föranleder frihetsstraff, dvs. i detta fall rattfylleri och ibland grov vårdslöshet i trafik och smitning, måste beaktas att rattfylleri är den helt dominerande gruppen och att straffmätningen i dessa fall är ytterligt schablonmässig. Härtill kommer att ett beaktande av utgången i körkortsfrågan ej torde kunna tillåtas leda till att straffminimurn för trafikbrottet underskrids. Utrymmet för den avsedda avvägningen blir alltså mycket litet i rattfyllerifallen. Ett något större utrymme kan finnas i mål angående grov vårdslöshet i trafik eller grova fall av smitning men antalet fall av detta slag är mycket begränsat.

Det finns anledning understyka att det nyss förda resonemanget utgår från att körkortsfrågan avgörs med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och att den avvägning som sker alltså påverkar endast den straffrättsliga påföljden.

Slutsatsen av det anförda måste bli att det nu aktuella argumentet inte kan tillmätas någon avgörande betydelse i överflyttningsfrågan.

Trafikutskottet har också pekat på de möjligheter till en *snabbare prövning* av körkortsfrågan som skulle bli möjlig vid en överflyttning. Detta argument kan inte lämnas obeaktat. Om domstolens handläggning inte fördröjs genom att domstolen även skall pröva körkortsfrågan, vinner man alltid den tid som förflyter mellan domstolens dom och länsrättens beslut. I mål, där interimistiskt beslut fattats, rör det sig i allmänhet om 3-5 veckor efter det att domen vunnit laga kraft. I andra mål kan det gälla längre tid. Utredningen anser emellertid att det är fullt möjligt att åstadkomma förbättringar på detta område utan att överflytta handläggningen av körkortsfrågan till allmän domstol. Framför allt bör handläggningen av mål, där den misstänktes körkort återkallats genom interimistiskt beslut, kunna påskyndas genom regler om förtur hos i synnerhet allmän domstol. Vissa förbättringar i fråga om handläggningstiden hos länsrätt torde kunna uppnås om den nu aktuella reformen med en utbrytning av länsrätterna ur länsstyrelserna genomförs.

En omständighet, som utskottet också pekat på, är att allmän domstol regelmässigt har en *ingående personutredning* till sitt förfogande. Utredningen är inte säker på att detta påstående är riktigt. Vid bötesstraff eller kortare fängelsestraff sker personundersökning bara i undantagsfall. Praxis är emellertid något varierande. Bortsett från de fall där personundersökning görs är personutredningen i trafikmål mycket begränsad. I den mån länsrätt skulle

anse sig ha nytta av den personutredning domstolen disponerar, torde det inte möta hinder att materialet ställs till länsrättens förfogande.

De fördelar en överflyttning av körkortsfrågan i vissa mål skulle innebära är alltså enligt utredningens mening begränsade. Härtill kommer att *en överflyttning medför också nackdelar*. Främst bland nackdelarna bör nämnas den som består i att körkortsingripandena på grund av trafikbrottslighet kommer att uppdelas mellan länsrätter och tingsrätter med resp. överinstanser. Alla kommer att ha ungefär samma påföljder till sitt förfogande men de allvarligaste fallen kommer regelmässigt att prövas av de allmänna domstolarna. Den stridaste strömmen av ingripanden kommer dock att ske genom beslut av förvaltningsdomstolarna.

En särskild nackdel är den minskade enhetlighet i bedömningarna som kan väntas bli följden av en överflyttning. Vid sidan av 24 länsrätter och 4 kammarrätter får man 100 tingsrätter och 6 hovrätter. Dessutom får man två högsta instanser. Ett visst botemedel utgör det allmänna ombud som utredningen föreslår men trots detta måste en överflyttning inge oro.

I avsnitt 6.5.2 och 6.6.3 har utredningen givit några exempel på en annan typ av problem som möter vid en överflyttning av vissa mål till allmän domstol. Här finns risk för kompetenskonflikter mellan länsrätt och tingsrätt. Dessutom föreligger uppenbara problem att tillgodose behovet av informationsutbyte mellan de båda slagen av domstolar. Samordningsproblem torde också kunna uppkomma när länsrätt och tingsrätt samtidigt har anledning ingripa mot körkortshavare, t. ex. på grund av allmän misskötsamhet respektive trafikbrottslighet.

Vid en *samlad bedömning* av för- och nackdelar med en överflyttning kan utredningen inte undgå att komma till den slutsatsen att nackdelarna överväger. Detta gäller i all synnerhet om hänsyn tages även till utredningens förslag i övrigt. Den omständigheten att länsrätterna i en nära framtid synes komma att utbrytas ur länsstyrelserna (prop. 1977/78:170) är tveklöst också av betydelse i detta sammanhang. Detta kan förväntas ge dem en i allmänhetens ögon mer självständig profil. Samtidigt pågår en utveckling som utjämnar skillnaderna mellan förfarandet i förvaltningsdomstol och allmän domstol. Läget är över huvud taget ett helt annat nu än när trafikmålskommittén gjorde sina bedömningar.

Utredningen föreslår alltså att frågor om körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt.

Med hänsyn till tilläggsdirektiven i denna del har utredningen emellertid – trots sin nyss uttalade uppfattning – utarbetat förslag till sådana mer centrala författningsbestämmelser som skulle bli nödvändiga vid ett beslut om överflyttning av vissa mål till allmän domstol. Bestämmelserna – som upptas i det s. k. överflyttningsovervägandet – är inte fullständiga men torde ge en tillräckligt god bild för att remissinstanserna skall kunna välja mellan de två alternativen.

III Pricksystem

I detta kapitel behandlas frågor om pricksystem. Efter ett inledande avsnitt om direktiven i denna del samt tidigare förslag och överväganden om pricksystem (8.1 och 8.2) redovisas i avsnitten 8.3 och 8.4 några utländska pricksystem och erfarenheterna av dessa. I avsnittet 8.5 skisseras hur ett svenskt pricksystem skulle kunna utformas.

Utredningens överväganden och förslag redovisas i avsnittet 8.6., som avslutas med en sammanfattning (8.6.8), av vilken framgår att utredningens slutsats är att det inte finns tillräckliga skäl att införa ett pricksystem i Sverige.

8 Bör ett pricksystem införas i Sverige?

8.1 Direktiven

I de för utredningen meddelade direktiven anför bl. a.

Som ett viktigt led i bekämpandet av trafikbrottsligheten och som ett hjälpmedel för att bestämma åtgärder mot försumliga körkortshavare diskuteras i propositionen ett pricksystem som innebär att körkortshavaren åsätts ett bestämt antal prickar med anledning av en förseelse. När han har fått en viss prickbelastning kan åtgärder övervägas mot honom. En prövning i varje enskilt fall sker då. Förtjänsterna med systemet ligger främst i dess pedagogiska effekter och möjligheterna att främja rättssäkerheten och enhetligheten i körkortspraxis.

Ett pricksystem har omfattats med stort intresse vid diskussionen av körkortsfrågor i Sverige. Debatten har emellertid präglats av viss osäkerhet om dess effekter och också om utformningen av det. I det fortsatta utredningsarbetet bör uppmärksammas båda dessa aspekter. Förebilder för ett pricksystem finns i andra länder. En angelägen uppgift är att fastställa normerna för hur olika förseelser skall graderas vid bestämmandet av prickar, dvs. att utarbeta en s. k. pricktabell som myndigheterna har att tillämpa. I detta avseende bör en utgångspunkt kunna nås genom en kartläggning av praxis samtidigt som avvägandena anpassas efter de riktlinjer för körkortsinspripanden som har angetts i propositionen. De praktiska detaljerna kräver olika överväganden. Betydelsefullt i detta sammanhang är uppnåendet av den berörda pedagogiska effekten, varvid frågor om information och upplysning till körkortshavarna aktualiseras. Frågor som rör körkortsregistreringen bör också behandlas.

8.2 Tidigare förslag och överväganden om pricksystem

8.2.1 *Trafikmålskommitténs förslag och remissyttrandena*

I betänkandet (SOU 1972:70) Rätten till ratten framhöll trafikmålskommittén vikten av att trafikanterna på ett effektivt sätt informeras om de allvarliga konsekvenser som kan följa av trafikbrottslighet. Åtgärder måste vidtas för att förebygga att en körkortshavare genom upprepad trafikbrottslighet försätter sig i den situationen att hans körkort måste återkallas. Kommittén väckte därför tanken på att införa ett pricksystem, vilket beskrevs på följande sätt.

Pricksystemet utgjorde en metod för att dels erinra trafikanterna om följdena av fortsatt trafikbrottslighet, dels välja ut sådana förare som samhället på grund av upprepad brottslighet måste kontrollera närmare. Varje förseelse

som omfattas av systemet föranleder ett visst antal prickar. Dessa registreras och när körkortshavaren har uppnått ett visst prickantal kan olika åtgärder vidtas. Pricksystem finns i olika länder och kan vara något olika utformade. I allmänhet innebär de emellertid inte att ett visst antal prickar är liktydigt med att körkortet återkallas. I stället medför en viss uppnådd pricknivå att vederbörande myndighet prövar vilka åtgärder som skall vidtas.

Trafikmålskommittén övervägde vilka fördelar ett pricksystem hade framför befintliga metoder att kontrollera körkortshavarna samt anförde bl. a.

Ett pricksystem har *en trafiksäkerhetsfrämjande effekt*. Systemet bygger på fasta regler, som varje körkortsinnehavare genom information från myndigheternas sida bör känna till. I allmänhet kan körkortsinnehavaren förutsäga det antal prickar som en överträdelse medför. Detta innebär att han kan göra klart för sig att ett visst antal prickar alltid medför att körkortsmyndigheten närmare granskar hans förutsättningar att uppträda i trafiken. Han kan inte som nu hoppas på att myndigheten glömmar bort honom i pappersfloden. Systemet får en *bättre pedagogisk effekt* än nuvarande ordning. Tidigare var det förhöjda straffet vid återfall ett återhållande moment. Genom den alltmer vidgade användningen av bestämda bötesbelopp har detta moment till väsentlig del bortfallit. Ett pricksystem spårar effektivt upp återfallen och gör körkortsingripandena *mera effektiva* än vad de är i dag.

Ett pricksystem ger också *ökad rättssäkerhet*. Den starka ökningen av antalet förseelser gör det inte möjligt för körkortsorganen att med tillfredsställande rättssäkerhet individuellt pröva varje enskilt fall. De åtgärder som vidtas från myndigheternas sida är därför ej heller enhetliga. Pricksystemet kan här medverka till att den olikhet i praxis, som för närvarande råder mellan olika beslutsorgan, kommer att minska.

Pricksystemet ger också de beslutande politiska organen möjlighet att styra verkställighetsorganen i fråga om prioriteringen av olika trafikbrott. Genom en pricktabel skapas således en officiell värdering av olika trafikbrotts svårhetsgrad. Det är då naturligt att t. ex. polisen särskilt inriktar sin övervakning på sådana trafikbrott som ansetts särskilt allvarliga enligt pricksystemet. Det kan också förväntas att straffmättningspraxis kommer att påverkas av den värdering som sker i pricksystemet.

Ett pricksystem skapar vidare förutsättningar för *enklare och rationellare handlägningsformer*. En av svagheterna i nuvarande system är att den information (domar, straffförelägganden, ordningsförelägganden etc.), som inkommer till körkortsorganen från rättsväsendet, behandlas manuellt, vilket självfallet är tidsödande. Det blir av naturliga skäl svårt att med ett manuellt system bemästra det allt större informationsflöde som passerar körkortsorganen. Ett visst gallringssystem måste tillämpas. Kontorspersonal sorterar ut vissa meddelanden om t. ex. straff, som ej har betydelse för körkortsfrågan. Hos högre befattningshavare sker ytterligare gallring. De kvarvarande ärendena föredras inför beslutsorganet, dvs. länsrätten. I ett genomfört pricksystem med ett centralt körkortsregister sker den första gallringen automatiskt med hjälp av datamaskin. All information går in i körkortsregistret och påförs den körkortsinnehavare som det gäller. Datamaskinen sorterar därefter automatiskt ut alla ärenden, som skall granskas närmare av det organ, som beslutar om åtgärder mot körkortsinnehavarna.

Pricksystemet sorterar således ut de ärenden, beträffande vilka en närmare prövning är motiverad. Däremot bestäms inte automatiskt om och i så fall vilka åtgärder, som skall vidtas mot körkortsinnehavaren. Detta sker först efter prövning hos det organ, som har att besluta i körkortsärendet. Den personliga kontakten mellan körkortsinnehavaren och myndigheten är därvid en viktig faktor.

Kommittén har funnit att i ett modernt system för handläggning av trafikbrott måste ett pricksystem ingå som ett viktigt led. Trafiksäkerhetsexpertisen är enig om att systemet har en trafiksäkerhetsfrämjande effekt. Det är självklart att det är svårt

att ange hur stor denna effekt kan bli. Den är i hög grad beroende på den information som lämnas om systemet. Den praktiska erfarenheten från Kanada visar emellertid att trafikolyckorna där minskade med 12–15 procent i samband med att ett pricksystem infördes.

Kommittén anser emellertid att, oavsett omfattningen av de rationaliseringsvinster som kan erhållas, starka trafik- och rättssäkerhetsskäl talar för att vi även i vårt land bör införa ett pricksystem. De närmare principerna för systemet kommer kommittén att redovisa i en särskild specialmotivering.

Av ett av kommittén presenterat författningsutkast framgår närmare hur kommittén tänkt sig ett för svenska förhållanden anpassat pricksystem. Enligt kommittén skall detta utkast ses som ett exempel på hur ett pricksystem kan utformas. Författningsutkastet fogas som bilaga till detta betänkande, *bilaga 1*.

Trafikmålskommitténs nu redovisade förslag väckte stort intresse bland remissinstanserna. Reaktionen var emellertid inte entydig. Åtskilliga instanser tillstyrkte förslaget, medan andra var mer tveksamma eller avstyrkte det. På det hela taget var remissinstanserna – oavsett om de i princip tillstyrkte eller inte – försiktiga i sina uttalanden. Detta torde ha berott på att man inte ansåg sig ha tillräckligt material för ett ställningstagande i detaljerna. Behovet av ytterligare utredning framhölls starkt bland remissinstanserna.

8.2.2 Propositionen 1975/76:155 om vissa körkortsförslag

I den rubricerade propositionen togs trafikmålskommitténs förslag om pricksystem upp. Departementschefen anförde i den delen bl. a. följande.

Enligt min mening har kommittén visat goda skäl för olika fördelar med ett pricksystem. Jag har flera gånger framhållit nödvändigheten av att förarna vid begångna förseelser snabbt får en påtaglig erinran om att de skall följa trafikens regler. Om körkortsreaktionerna till fullo skall kunna utnyttjas i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet måste hela skalan av möjligheter att inskrida tas till vara. Pricksystemet, såsom kommittén redovisar det, skall ses som ett led i reaktionssystemet i dess helhet. Underrättelse om åsatta prickar är den första åtgärd som bör bringa föraren till eftertanke. Beroende på omständigheterna kan denna underrättelse förenas med någon åtgärd beträffande körkortshavaren, exempelvis varning. Den pedagogiska effekten av ett rätt utformat pricksystem bör alltså vara stor. Systemet bör också på sätt som kommittén har utvecklat kunna tjäna till att öka rättssäkerheten och enhetligheten i tillämpad körkortspraxis. Slutligen utgör det förhållandet att vi numera har en central körkortsregistrering och därmed de organisatoriska förutsättningarna ett starkt skäl att närmare undersöka de möjligheter som systemet erbjuder. Som åtskilliga remissinstanser har varit inne på krävs ytterligare utredning av detaljfrågorna i systemet. Detta gäller t. ex. normerna för antalet prickar som olika förseelser skall leda till (den s. k. pricktabellen) och den organisatoriska utformningen liksom åtskilliga detaljspörsmål. Det krävs att det i olika hänseenden avvägs så att det vinner allmänhetens förtroende.

Riksdagen godtog departementschefens återgivna uttalande (TU 1975/76:28, rskr 390).

8.3 Några utländska pricksystem

Pricksystem finns i ett flertal länder runt om i världen, såväl i Europa och Amerika som Japan. Utredningen har valt att här mycket summariskt redogöra för endast ett fåtal sådana pricksystem utvalda som exempel på de variationer inom systemets ram som kan förekomma. Exempelen är hämtade från USA (Californien och Maryland), Kanada (Ontario) samt Väst-tyskland.

8.3.1 *Californien*

I Californien fanns 1976 cirka 14 miljoner körkortshavare vilka skall förnya sitt körkort vart fjärde år. Redan 1925 konstaterade the Departement of Motor Vehicles – Californiens centrala trafikmyndighet – att inte alla statens invånare borde få körkort samt att många av dem som hade körkort borde få sitt privilegium att föra bil begränsat, ändrat eller t. o. m., om inget annat hjälpte, återkallat. Kontrollen av körkortshavarna och åtgärder mot dem som visar sig mindre lämpade som bilförare sker inom ramen för ett särskilt program för att förbättra bilförare, Driver Improvement Program. Detta inrymmer såväl obligatoriska ingripanden som diskretionära sådana. De vanligaste åtgärderna är automatisk suspension eller återkallelse av körkortet. Med suspension avses ett tillfälligt förbud att föra bil, vilket upphör genom att föraren återfår körkortet. Det används vid mindre allvarliga förseelser än sådana då återkallelse kommer i fråga. Sedan återkallelsetiden löpt ut har föraren däremot att ansöka om nytt körkort. Med diskretionära åtgärder avses exempelvis återkallelse som sker först efter en diskretionär prövning av det särskilda fallet. Obligatoriska åtgärder däremot skall vidtas i anledning av vissa grövre förseelser såsom t. ex.

- rattonykterhetsbrott,
- användande av motorfordon i samband med utförande av grövre brott, exempelvis mord, dråp eller grov stöld,
- olovlig körning,
- ett flertal icke ringa trafikförseelser under viss tid,
- underlåtenhet att vid olycka vara ansvarsförsäkrad.

Obligatoriska åtgärder vidtas således i princip oberoende av förarens eventuella prickbelastning.

Fastän obligatoriska åtgärder vanligen inte medger hänsynstagande till omständigheterna i det enskilda fallet, bl. a. förarens behov av sitt körkort, har föraren möjlighet att innan åtgärd vidtas muntligen framföra sina synpunkter vid en s. k. hearing.

Diskretionära åtgärder vidtas mot dem, vilka utan att nödvändigtvis ha kvalificerat sig för en obligatorisk åtgärd, ändå genom upprepade trafikförseelser visat sig oskickliga ("negligent operators"). Det är främst för urvalet av dessa förare som pricksystemet kommer till användning.

Varje trafikförseelse som en fordonsförare begår under färd, medför i Californien antingen en eller två prickar i förarens körkortsregister. Flertalet

förseelser ger endast en prick. Allvarigare förseelser, såsom exempelvis vårdslös körning, rattonykterhet och smitning ger två prickar.

Med ledning av antalet prickar i körkortsregistret kan nedanstående åtgärder vidtas mot föraren, varje åtgärd mer ingripande än närmast föregående,

- varningsbrev, som sänds ut för att fästa förarens uppmärksamhet på att ytterligare förseelser kan hota hans körkortsinnehav,
- kallelse till gruppundervisning,
- kallelse till ett personligt förhör (hearing), formellt eller informellt; vid detta har föraren rätt att med hjälp av ombud, vittnen etc. förklara sig och rättfärdiga sitt fortsatta körkortsinnehav.

Beroende på resultatet av förhöret får körkortsprivilegiet begränsas, suspenderas eller återkallas. Systemet tillåter att både obligatoriska och diskretionära åtgärder kan vidtas mot samme förare vid visst tillfälle. Åtgärder som vidtas i anledning av förändringar i hälsotillståndet förbigås här.

Följande tabeller från Californien ger exempel på prickbelastningar i ett körkortsregister och de olika pricknivåer vid vilka körkortsåtgärder blir aktuella.

En oskicklig förare (negligent operator) och alltså aktuell för åtgärd presumeras den vara som kör mindre än 25 000 miles (ca 4 000 svenska mil) per år och som belastas med

- 4 prickar inom 12 månader
- 6 prickar inom 24 månader
- 8 prickar inom 36 månader

Månader		
12	24	36
4 prickar	6 prickar	8 prickar
3	2	2
4	1	2
4	2	1
1	5	2
4	1	3
4	3	1

eller

kör 25 000 miles (ca 4 000 svenska mil) eller mer per år och som belastas med

6 prickar inom 12 månader

8 prickar inom 24 månader

10 prickar inom 36 månader

12	Månader 24	36
6 prickar	8 prickar	10 prickar
5	2	2
6	1	2
5	3	1
6	2	1
6	2	2
5	3	2

De skuggade fälten i tabellerna anger när en förare erhållit så många prickar att han såsom "negligent operator" kan bli föremål för åtgärd i form av förhör och eventuell suspension eller återkallelse av körkortet.

I Californien har pricksystemet nyligen också kommit till användning vid försök till differentiering av de vart fjärde år återkommande körkortsproven. Differentieringen grundas på förarnas prickbelastning och benägenhet att råka ut för trafikolyckor.

Till "skickliga förare" – varmed avses de som under en treårsperiod inte råkat ut för mer än en trafikolycka eller en trafikförseelse (79 % av förarna mellan 20 och 69 år blir därigenom kategoriserade som skickliga) – överlämnas i samband med förnyelsen av körkortet en handbok för test på egen hand av regelkunskap m. m. Dessa förare behöver inte avlägga nytt körkortsprov.

Förare med "medelmåttig" prickbelastning – inte mer än en trafikolycka jämte någon trafikförseelse eller enbart upp till tre trafikförseelser inom en treårsperiod – (cirka 14,5 % av förarna) får i samband med förnyelsen av sitt körkort genomgå ett särskilt för dem avpassat förarprov.

Förare med hög prickbelastning (oskickliga förare) har att genomgå ett grundligt prov innan de får sina körkort förnyade.

Utvärdering av dessa differentierade körkortsprov kommer att göras först efter utgången av 1977.

8.3.2 Maryland

I denna stat tillämpas ett differentierat pricksystem enligt vilket – beroende på trafikförseelsens typiska farlighet – ges från en till tolv prickar enligt följande pricktabell.

	Antal prickar
Rattfylleri	12
Smitning efter trafikolycka som vållat personskada	12
Olovlig körning efter att körkort vägrats, suspenderats eller återkallats	12
Mord, dråp eller annat övervåld utfört med hjälp av fordon	12
Varje annan grovare förbrytelse vid vilken fordon kommit till användning	12
Flykt eller försök att undkomma polisman	12
Mened eller osann försäkran rörande omständighet av betydelse för administrationen av trafikkontroll, fordon eller körkort	12
Smitning efter trafikolycka med enbart materiella skador	8
Färd med släckt belysning för att undvika identifikation	8
Rattonykterhet	6
Olovlig körning och tillåtande av olovlig körning	5
Underlåtenhet att stanna vid skolbuss med tänt rött ljus	5
Underlåtenhet att rapportera olycka	5
Kappkörning eller hastighetstävling på en public highway	5
Hastighetsöverträdelse med 30 miles (48 km) per timme eller mer	5
Vårdslös körning	4
Varje annan trafikförseelse, som bidragit till trafikolycka	3
Förande av fordon, som icke omfattas av förarens körkortsklass	2
Hastighetsöverträdelse med 10–29 miles (16–47 km) per timme	2
Varje annan trafikförseelse under färd	1

Prickarna förs automatiskt in i körkortsregistret på grundval av domar som inkommer från domstolarna. Om domen avser flera förseelser vid ett och samma tillfälle, registreras dock prickar endast för den förseelse som ger flest antal prickar. Prickarna avförs ur registret efter två år men uppgifterna om själva förseelserna finns kvar.

Till dem som ådragit sig tre prickar utsänds ett varningsbrev med en påminnelse om att ådragen prickbelastning ger vid handen att körkortet kommer att återkallas om vederbörande inte i fortsättningen kör försiktigare eller bättre iakttar trafikreglerna.

Efter fem prickar kallas körkortshavaren till ett informellt sammanträde, där hans registerutdrag, körsätt och körvanor diskuteras i avsikt att få till stånd en förbättring.

Efter 8 prickar översänds ett meddelande om att körkortet kan komma att suspenderas och efter 12 prickar ett meddelande om att det kan komma att återkallas. Körkortshavaren har därpå 15 dagar på sig för att begära ett formellt förhör, innan suspensionen eller återkallelsen träder i kraft.

Vid sidan av de åtgärder som vidtas vid olika pricknivåer finns även möjlighet att – oavsett antalet prickar – suspendera eller återkalla ett körkort, då föraren befinnes olämplig exempelvis genom att ha fällts till ansvar för två eller flera förseelser inom en mycket kort tidsperiod.

Vid de förhör som vidtas efter 8 resp. 12 prickar får beslutas att körkortet skall suspenderas eller återkallas om föraren bedöms vara olämplig, trafikfarlig eller om han eljest av t. ex. vanemässigt slarv bryter mot trafikreg-

lerna. Den tid under vilken körkortet skall vara suspenderat bestäms av körkortsmyndigheten och varierar från en månad och uppåt.

I flera av USA:s delstater, däribland Maryland, tas vid prövningen av om körkort skall suspenderas eller återkallas särskild hänsyn till om vederbörande är beroende av körkortet för sin yrkesutövning. I ett flertal stater finns möjlighet att i sådana fall under återkallelsetiden utfärda ett särskilt tillstånd att föra bil enbart i arbetet.

8.3.3 *Ontario*

I denna kanadensiska provins med fyra miljoner förare ges prickar endast för förseelser mot eller eljest åsidosättande av vägtrafikregler.

Följande pricktabell tillämpas.

	Antal prickar
Smitning	7
Vårdslös körning	6
Kappkörning	6
Hastighetsöverträdelse med 30 miles (48km) per timme eller mer	6
Underlåtenhet av bussförare att stanna före oövärdad järnvägsövergång	5
Hastighetsöverträdelse med 20–29 miles (32–47 km) per timme	4
Underlåtenhet att stanna för skolbuss	4
Körning alltför nära framförvarande fordon	4
Hastighetsöverträdelse med 11–19 miles (18–31 km) per timme	3
Körning under eller förbi färd järnvägsbommar	3
Underlåtenhet att lämna företräde	3
Underlåtenhet att stanna för rött ljus	3
Underlåtenhet att efterkomma polismans tecken	3
Underlåtenhet att rapportera trafikolycka	3
Olämplig omkörning	3
Färd med för många personer i förarsätet	3
Körning i förbjuden färdriktning	3
Underlåtenhet att blända av	2
Vårdslöst öppnande av fordonsdörr	2
Överträdelse av föreskrift om förbjuden sväng	2
Bogsering av personer på kärlar, cyklar, skidor etc.	2
Underlåtenhet att rätta sig efter andra signaler eller vägmärken än tidigare nämnda	2
Underlåtenhet att lämna fotgängare företräde vid övergångsställe	2
Olämplig ändring av färdriktning	2
Underlåtenhet att ge signal	2
Onödigt långsam körning	2

Vid 6 prickar utsänds varningsbrev. Varje år utsänds 130 000 sådana. Vid 9 prickar kallas föraren till ett förhör för att han skall få tillfälle att anföra skälen för att körkortet inte bör suspenderas. Föraren kan också föreläggas

att genomgå nytt körkortsprov. Vid 15 prickar skall körkortet suspenderas under 30 dagar. Detta drabbar cirka 8 000 förare om året. När körkortet återlämnas till föraren reduceras antalet prickar i dennes körkortsregister till 7. Därigenom blir det omedelbart aktuellt med nytt förhör om han ådrar sig ytterligare prickar. Om han åter uppnår 15 prickar suspenderas körkortet för en tid av sex månader.

8.3.4 Västtyskland

Även i Västtyskland tillämpas ett pricksystem omfattande 1–7 prickar, vilka grundas uteslutande på brott eller förseelser, som rör trafik och innehav resp. nyttjande av motorfordon. Prickar ges enligt en omfattande och detaljerad pricktabell, i vilken brotten graderas på i huvudsak följande sätt.

	Antal prickar
Vårdslöshet i trafik och rattfylleri, som kan iakttagas av körsättet, samt smitning	7
Olovlig körning, missbruk av fordonskännetecken och brukande av oförsäkrat fordon	6
Alla övriga trafikbrott	5
Vissa trafikförseelser såsom exempelvis rattonykterhet (0,8 promille och däröver), hastighetsöverträdelse med mer än 40 km/timme inom tätbebyggt område eller med mer än 50 km/timme utanför sådant område, vändning eller backning på motorväg, förbjuden omkörning	4
Hastighetsöverträdelse med 25–40 km/timme inom tätbebyggt område och med 40–50 km/timme utanför sådant område, körning mot rött ljus, färd med otillräckligt säkrad last, färd utan tändbelysning i dimma, snö eller regn	3
Parkering på motorväg, felaktig förbifärd vid hållplats för offentligt trafikmedel, överskridande av frist för besiktning med mer än fyra månader	2
Varje icke särskilt nämnd trafikförseelse	1

Efter 9 prickar utsänds en skriftlig varning och efter 14 prickar provas om föraren kan anses lämplig att allttjämt inneha körkort. Lämpligheten kontrolleras därvid bl. a. med hjälp av ett körkortsprov (teoretiskt eller praktiskt eller bådadera) av samma slag som krävs för erhållande av körkort. Ådrager sig någon 18 prickar inom loppet av två år, skall körkortet återkallas, om inte särskilda skäl finns att underlåta detta.

Vid sidan av pricksystemet och den obligatoriska suspensionen finns möjlighet för domstolarna att i anledning av grövre brott och trafikförseelser – däribland rattfylleri, smitning, underlåtenhet att betala trafikböter eller skadestånd – suspendera körkort, i de allvarligaste fallen för resten av livet.

8.3.5 *Ett europeiskt pricksystem*

Europarådet har antagit en resolution (1971:28), som bl. a. syftar till att åstadkomma uniformitet i medlemsländernas reaktioner på trafikbrott. I resolutionen rekommenderas medlemsländerna att införa ett system för återkallelse av körkort som bygger på vissa i resolutionen närmare angivna principer. Bl. a. rekommenderas länderna att överväga pricksystem som ett medel att identifiera förare som gör sig skyldiga till upprepade trafikförseelser. Rådet framlägger också ett förslag till sådant pricksystem. Förslaget har ingående redovisats i trafikmålskommitténs betänkande (SOU 1972:71 s. 130–141).

8.4 Erfarenheter av utländska pricksystem

8.4.1 *Pricksystems effektivitet som urvalsmetod*

I de länder där pricksystem används ses dessa främst som en utmärkt metod att identifiera de "trafikfarliga" förarna. Man anser sig därvid ha visst belägg för att den som genom upprepade förseelser drar på sig ett flertal prickar även i fortsättningen kommer att begå trafikförseelser på ungefär samma sätt som tidigare och därigenom utsätta sig själv och andra för fara. Samtidigt inser man det osäkra i detta antagande. Antagandets riktighet kan exempelvis vara avhängigt av hur ofta eller hur mycket vederbörande kör bil. Den som dagligen kör bil i stadskärnor med intensiv trafik bör av naturliga skäl löpa större risk att prickbelastas än den som mera sällan kör bil och då endast i glesbygd. Den förre behöver därför inte vara en sämre eller farligare bilförare än den senare. I vissa länder har man som tidigare antytts sökt kompensera denna skillnad genom att göra antalet prickar för en viss förseelse beroende av förarens årliga körsträcka eller genom att i vart fall teoretiskt låta körsträckans längd inverka på beslut, om viss åtgärd – t. ex. körkortsåterkallelse – skall vidtas.

En annan osäkerhetsfaktor när det gäller pricksystemets funktion som urvalsinstrument anses allmänt vara det förhållandet att intensiteten i trafikövervakningen växlar. Bortsett från rena trafikolyckor har ju de förare, som färdas i områden med intensiv trafikövervakning, mindre möjligheter att undgå prickbelastning än de som har "turen" att bo i områden med ringa trafikövervakning.

Men även med dessa osäkerhetsfaktorer anses att pricksystemen innebär vissa förenklingar när det gäller att välja ut de fordonsförare som upprepade gånger lagförs för trafikförseelser. Genom sifferautomatiken kan den grövre utgallringen av dem som eventuellt bör bli föremål för samhällsåtgärder ske maskinellt.

8.4.2 *Rättssäkerhet*

I de utländska utvärderingarna av systemens effektivitet anförs ibland att trafikförseelserna genom åsättandet av prickar "neutraliseras" så att det blir lättare för berörda trafikanter att acceptera en ordning som innebär att olika

samhällsåtgärder initieras vid olika pracknivåer utan alltför långtgående hänsynstagande till omständigheterna i varje enskilt fall. Det skulle således enligt denna teori vara lättare att acceptera att vissa åtgärder i princip automatiskt drabbar var och en som erhållit visst antal prickar än ett system som bygger på en diskretionär prövning från fall till fall. Ett system med diskretionär prövning kan tänkas lättare ge anledning till mer eller mindre berättigade ifrågasättanden av besluten. Samtidigt varnas ofta för att vad man genom automatiken vinner i enkelhet kan gå förlorat i form av minskad rättssäkerhet och svårigheter att företa nyanserade individuella prövningar. Prickbelastningen är nämligen svår att anpassa till omständigheterna vid den enskilda trafikförseelsen.

Graden av rättssäkerhet i fråga om det ena eller andra systemet är naturligtvis mycket svår för att inte säga omöjlig att mäta. De utländska pricksystemen medger inga slutsatser rörande frågan om pricksystem i sig medför högre rättssäkerhet än andra system eller ens ökar säkerheten i rättstillämpningen. Att de utländska erfarenheterna inte ger stor ledning för en sådan bedömning beror till stor del på att körkortsåtgärderna ofta är koncentrerade till en enda central körkortsmyndighet, ibland jämte domstolarna.

Däremot påpekas ofta utomlands att pricksystemet eller rättare sagt de åtgärder som initieras på grundval av prickbelastning – såsom ovan antytts – ofta upplevs som rättvisare än åtgärder grundade på andra metoder genom att åtgärderna inträffar vid vissa på förhand givna och i sig odiskutabla pracknivåer. Pricksystemens motståndare påpekar dock att denna upplevelse är starkast hos dem som inte alls drabbas av några körkortsåtgärder.

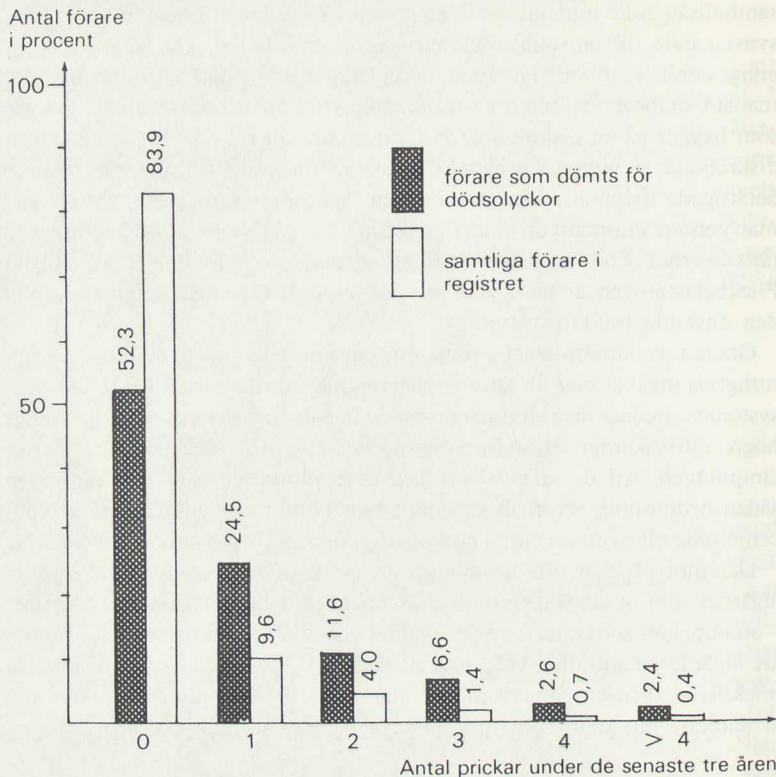
8.4.3 Trafiksäkerhetseffekter

Med det som i föregående avsnitt sagts sammanhänger också frågan huruvida pricksystem har en trafiksäkerhetsfrämjande effekt. Trafikmålskommittén antog (SOU 1972:70 s. 114) att detta var fallet. Genom att körkortshavarna kan förutse dels det antal prickar som en överträdelse medför och dels vilka konsekvenser för körkortsinnehavet prickarna kan få tänkte kommittén sig att förarna skulle uppträda försiktigare i trafiken. Utredningen har emellertid vid sina studier av utländska förhållanden inte funnit något stöd för antagandet att pricksystem i sig skulle främja trafiksäkerheten. Utländska utvärderingar av körkortsreaktionssystemen har visat att det är effekten av de åtgärder som vidtas som är intressanta. Dessa olika åtgärders verkningfullhet anses inte bero på om de farliga förarna utvalts med hjälp av ett pricksystem eller med hjälp av något annat urvalssystem. De för trafiksäkerheten avgörande faktorerna antas i stället vara trafikövervakningen, trafikplaneringen, fordonsförarnas personlighet och attityder, vägförhållandena, fordonens beskaffenhet samt möjligheten att i viss mån genom körkortsåterkallelser begränsa de farligaste förarnas framfart i trafiken.

Av intresse i detta sammanhang är de undersökningar som utförts i USA av bl. a. National Highway Traffic Safety Association, NHTSA, rörande den del av trafikanterna som i ett pricksystem utpekats som farliga förare.

Följande tabell¹ visar fördelningen i procent av förare med olika antal prickar i körkortsregistret i Maryland jämförda med prickbelastningen hos förare som dömts för sin inblandning i dödsolyckor.

¹ Källa: Leon S Robertson and Susan P Baker: Prior violation records of 1447 drivers involved in fatal crashes – *Accid. Anal & Prev.* Vol 7 pp 121–128, Pergamon Press New York 1975.



Tabellen synes visa att det helt övervägande antalet förare lyckas köra prickfritt eller nästan prickfritt. Cirka 84 % av alla registrerade förare hade således under de undersökta tre åren helt undgått prickbelastning. Cirka 90 % av alla förarna hade högst 1 prick. Mot dessa förare blir det aldrig anledning att ingripa med några särskilda på pricksystemet grundade åtgärder. Vad nu sagts utesluter emellertid inte av tabellen att döma att de förseelser dessa förare ändå begår resp. de eventuella olyckor de kan medverka till kan vara och är både många och allvarliga. Tabellen visar således att cirka 75 % av de förare vilka dömts för vållande av dödsolycka dessförinnan hade högst en prick i registret.

Andra liknande undersökningar synes på motsvarande sätt visa att flertalet trafikolyckor förorsakas av "normalförare" som i statistiken förekommer bland dem som har endast ett fåtal prickar och inte av de "oförbätterliga" förare, som återfaller i trafikbrott.

Statistiken synes följaktligen också visa att korrektiva åtgärder gentemot förare, vilka ådrar sig höga prickbelastningar kan – om åtgärderna skulle påverka dessa förares framtida trafikbeteende – väntas få en endast marginell effekt på det totala antalet trafikolyckor och möjligen också på antalet begångna trafikbrott. För att illustrera detta har exempelvis Dr. B. J. Campbell, chef för the Highway Safety Research Center vid universitetet i North Carolina, USA, på grundval av liknande undersökningar erinrat om att, därest samtliga förare för vilka i staten North Carolina registrerats tre eller flera förseelser, effektivt togs helt ur trafiken skulle i den staten fortfarande inträffa 96,2 % av de olyckor som annars skulle ha inträffat¹.

¹ Insurance institute for Highway Safety, Status report July 12, 1971. Vol 6. No 13.

Vad gäller själva pricksystemets roll i samband med åtgärder för främjande av trafiksäkerheten framhålls ofta utomlands av organisationer och myndigheter som bidrar till eller själva bedriver trafiksäkerhetsforskning att några signifikanta skillnader i fråga om trafiksäkerhet inte har kunnat påvisas mellan länder med och länder utan pricksystem.

Trots ofta lång erfarenhet av pricksystem och på basis av sådana system genomförda mer eller mindre ambitiösa program för förarförbättring samt ett stort antal försök att utvärdera dessa saknas alltjämt belägg för att pricksystem har någon egentlig effekt på trafiksäkerheten.

Förklaringen till att delstaterna i USA har en klart fördelaktigare statistik beträffande exempelvis trafikolyckor än flertalet andra nästan lika tättrafikerade länder sägs i den amerikanska trafiksäkerhetsdebatten i hög grad vara en bättre trafikövervakning, bättre trafikplanering och bättre vägar än i andra länder och i mycket liten grad de olika systemen med åtgärder riktade mot de enskilda förarna. Vissa – dock endast tillfälliga – effekter sägs kunna uppnås i samband med brett upplagda informationskampanjer kring nya myndighetsåtgärder, såsom exempelvis införande av pricksystem, propagerande för nya trafiksäkerhetslagar etc.

8.4.4 Minnesota

För att söka ge en någorlunda allsidig bild av pricksystems faktiska betydelse förtjänar det nämnas att den amerikanska delstaten Minnesota, som tidigare tillämpat ett pricksystem av ungefärligen samma konstruktion som flertalet övriga delstater med pricksystem, övergivit detta. I stället registreras numera endast de olika trafikbrotten och trafikförseelserna i körkortsregistret. Åtgärder som vidtas mot föraren grundas direkt på dessa förseelser och inte som tidigare på antalet prickar. Bortsett från att i Minnesota finns en enda central körkortsmyndighet med bl. a. uppgifter motsvarande de som våra länsstyrelser och länsrätter har, liknar systemet i Minnesota i mycket det system vi tillämpar i Sverige.

Anledningen till att man i Minnesota övergivit pricksystemet var paradoxalt nog att det ansågs ha en negativ pedagogisk effekt på trafikanterna. Körkortsmyndigheten, som bestämde antalet prickar i pricktabeln och som administrerade systemet, konstaterade att dess övriga och djupare trafikpedagogiska uppgifter försvårades genom att det enda som fordonsförarna så småningom intresserade sig för var antalet prickar de hade. Det bakomliggande klandrade trafikbeteendet trädde helt i bakgrunden. Genom att vid registreringen och vidtagandet av körkortsåtgärder i stället inrikta intresset direkt på de faktiska trafikförseelserna hoppas man uppnå att också trafikanternas intresse mera koncentreras kring trafikbeteendet och farligheten som sådan än till vissa prickantal.

Av skäl som tidigare redovisats rörande svårigheterna att utvärdera effekterna av olika system har inte statistiskt kunnat påvisas några bestående effekter på trafiksäkerheten i Minnesota till följd av att pricksystemet avskaffats.

8.4.5 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan konstateras att erfarenheterna av de utländska pricksystemen med någon grad av säkerhet kan anses vara följande.

Pricksystem kan bidra till en förenklad bearbetning av de fall där förarens belastning bör föranleda någon form av körkortsåtgärd.

Pricksystem är en metod att på maskinell väg automatiskt initiera vissa preliminära körkortsåtgärder såsom exempelvis skriftliga varningar, eventuella kallelser till förhör och i sin mest strikta tillämpning även automatiska körkortsåterkallelser eller vägran att förnya visst körkort.

Enligt det nyss sagda kan pricksystem bidra till att rationalisera utväljandet av den mindre grupp av förare som genom upprepade allvarliga förseelser visar sig vara olämpliga såsom fordonsförare. Rationaliseringen torde dock huvudsakligen bestå i förenklingar av själva programmeringen av den dator med vars hjälp körkortsåtgärderna i regel administreras.

Erfarenheterna av utländska pricksystem ger inte stöd för antaganden att pricksystem i sig har någon pedagogisk effekt på vare sig trafikanternas beteende eller trafiksäkerheten i övrigt. Sådana effekter synes i stället vara helt beroende på bl. a. de åtgärder som vidtas mot de olämpliga förarna.

8.5 Utformningen av ett svenskt pricksystem

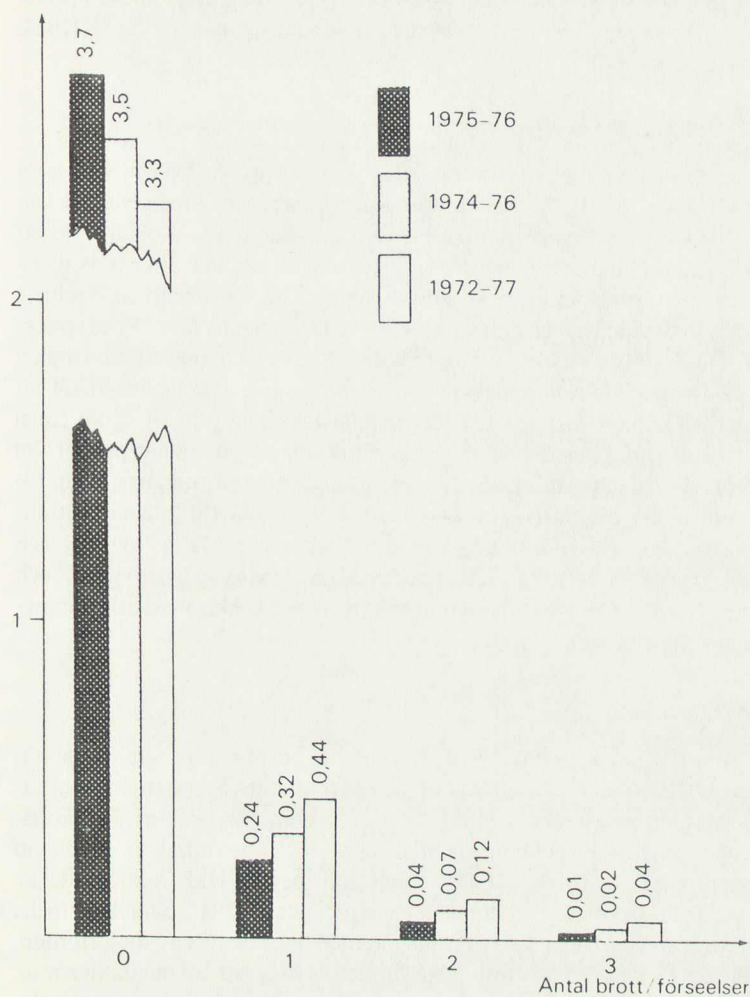
I detta avsnitt behandlas först några frågor som är av stor betydelse för utformningen av ett svenskt pricksystem. Därefter skisseras några huvudlinjer i ett tänkt sådant system.

8.5.1 Antal personer, som kan väntas bli direkt berörda.

För att få en bild av hur många förare som i Sverige skulle kunna väntas bli direkt berörda av ett pricksystem har utredningen låtit undersöka bl. a. hur stor andel av förarkollektivet som har belastningsuppgift i KKBEL. Denna undersökning visar samtidigt hur trafikbrotten fördelar sig på körkortshavarna (jfr erfarenheterna från Maryland och North Carolina). Med hänsyn till att körkortsutredningen också har att ta ställning till införandet av särskilda rehabiliteringstider (avsnitt 16) har undersökningen utförts så att brottsfördelningen undersökts med avseende på perioder om dels två år (1975–76), dels tre år (1974–76), dels fem år (mars 1972 – april 1977). Undersökningen utgår från de i KKBEL registrerade brotten och visar hur många körkortshavare¹ som under angiven period inte fått något brott registrerat resp. hade ett, två etc. brott registrerade i enlighet med följande tabeller.

¹ Totala antalet körkortshavare: ca 4 milj.

Antal milj. personer



Antal brott/förseelser	Antal personer		
	1975-76	1974-76	1972-77
0	3 700 311	3 570 976	3 361 401
1	242 310	324 785	439 747
2	40 686	69 138	118 277
3	10 004	20 461	42 876
4	3 222	7 114	17 560
5	1 275	2 962	8 159
6	609	1 472	4 088
7	332	762	2 261
8	177	438	1 313
>8	1 074	1 892	4 318

Inte oväntat visar undersökningen att de förare som genom upprepade brott skulle komma i direkt kontakt med ett pricksystem utgör en mycket liten

del av alla körkortshavare. Under perioden 1974–76 (3 år) hade exempelvis bara ca 2,5 % (104 239) av körkortshavarna ådragit sig registrering i KKBEL för mer än ett brott.

8.5.2 *Det praktiska utrymmet för ett pricksystem*

För att ett pricksystem skall kunna fungera smidigt och över huvud taget vara till nytta krävs ett visst utrymme för förarna att ådraga sig prickar, innan de slutligen berövas körkortet. Den grundläggande tanken är ju att de försumliga förarna genom en viss stegring av antalet prickar skall bli föremål för vissa korrekativa körkortsåtgärder. För vissa brott är i princip föreskrivet omedelbar och obligatorisk återkallelse av körkortet. Pricksystem får således egentlig betydelse endast för de fall där viss upprepad brottslighet inte nödvändigtvis skall leda till körkortsingripande. Med hänsyn till att de svenska körkortsreglerna är tämligen stränga och att praxis i körkortsomål helt följdriktigt är relativt hård är utrymmet för en på antalet prickar vid upprepad brottslighet successiv följd av åtgärder ganska begränsat. Den förare som under exempelvis en tvåårsperiod begår två-tre inte särskilt allvarliga trafikförseelser kan räkna med att åtminstone få en varning och vid ytterligare förseelse få körkortet återkallat. Denna ganska snabba och stränga reaktion från körkortsmyndigheterna måste beaktas vid utformningen av ett pricksystem.

8.5.3 *Pricktabell*

Ett eventuellt pricksystem måste utformas så att systemet kan vinna allmänhetens förtroende. Studierna av de olika utländska systemen visar att det i stort sett råder enighet om vilka brott som bör beaktas i körkorts-sammanhang och alltså föranleda prickbelastning. I huvudsak är det därvid fråga om trafikbrott och trafikförseelser som begåtts vid framförande av fordon. Ibland omfattar systemet emellertid även vissa andra kriminella handlingar som på något sätt har samband med framförande av motorfordon.

När det gäller att bestämma vilka förseelser som bör föranleda fler resp. färre prickar ger de utländska erfarenheterna föga ledning. De pricktabeller som finns synes inte heller bygga på några i egentlig mening vetenskapliga rön. Snarare synes de ha fått bestämmas av den allmänna opinionens inställning till vilka förseelser som är mer eller mindre förkastliga. Även för svenskt vidkommande saknas vetenskapliga undersökningar och analyser av förseelsernas inbördes svårhet. En utgångspunkt när det gäller att bestämma antalet prickar måste emellertid vara en tänkt allmän uppfattning om förseelsernas inbördes relationer. En viss ledning kan därvid hämtas från det antal dagsböter eller de ordningsbotsbelopp som förseelserna nu medför. Utformningen måste också ske så att körkortsmyndigheternas nuvarande praxis inte påverkas i större grad.

I propositionen 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor uttalade departementschefen (s. 125) att i princip samma brott och förseelser som för närvarande registreras i körkortsregistret skall registreras även i fortsättningen. Utredningen har således att vid bestämmandet av vilka brott och förseelser som skall medföra prickbelastningar i princip utgå från dem, vilka enligt 83 § KKF skall registreras.

Bland de där upptagna brotten finns även sådana som inte nödvändigtvis har begåtts i trafik, exempelvis brott mot narkotikastrafflagen och vissa brott mot brottsbalken. Utländska pricksystem omfattar vanligen endast egentliga trafikbrott och trafikförseelser. I och för sig kan sägas att enhetligheten borde kräva att varje brott som skall registreras i körkortsregistret också medför prickbelastning. Prickbelastningen är emellertid avsedd att med utgångspunkt främst från den typiska trafikfaran hos ett brott s. a. s. betygsätta brottet. Det går bra att genomföra med trafikbrotten. När det däremot gäller att bestämma pricknivån för olika allmänna brott uppkommer problem. Dessa brott representerar normalt ingen typfarlighet i trafiksammanhang. Trafikbrott och allmän brottslighet är enligt utredningens bedömning i detta sammanhang ojämförbara enheter. Med hänsyn härtill anser utredningen att allmän brottslighet enligt 83 § första stycket 3. – 11. KKF inte bör omfattas av pricktabellen utan behandlas på i princip samma sätt som för närvarande.

Som framgått av redogörelsen för vissa utländska pricksystem bygger de på olika pricktabeller. Likaså är det maximala antalet prickar för visst brott olika i olika system. Utredningen har vid sin illustration av hur ett svenskt pricksystem skulle kunna tänkas se ut valt ett system omfattande 1–7 prickar. Detta stämmer inte överens med den modell till pricksystem som Europarådet föreslagit, omfattande 1–4 prickar. En större spännvidd mellan lägsta och högsta antal prickar motiveras dock för svenskt vidkommande av den tämligen omfångsrika brottskatalogen i 83 § KKF. Med en skala av 1–7 prickar blir det också lättare att inpassa nuvarande praxis i pricksystemet, varvid dock måste beaktas den relativt låga toleransen mot försumliga förare, för vilken redogjorts under 8.5.2. Med dessa utgångspunkter skulle ett pricksystem kunna utformas i enlighet med följande tabell såvitt avser de i 83 § KKF upptagna brotten.

Pricktabell

83 § körkortsförordningen

			Antal prickar
1	brott mot <i>lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott</i> , om brottet begåtts vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn		
1 §	första st.	vårdslöshet i trafik	3
	andra st.	grov vårdslöshet i trafik	7
2 §		onödigt hindrande av trafik	2
3 §	första stycket	olovlig körning och	
	första meningen	tillåtande av sådan	3
	första st.		
	andra meningen	grov olovlig körning	5
3 §	första stycket	åsidosättande av körkortsföreskrift	2
4 §	1 mom.	rattfylleri	7
	2 mom.	rattonykterhet	5
5 §		smitning ^a	5
2	annat brott vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn (83 § 2. KKF)		1–3

^a Det bör påpekas att återkallelsegrunderna i 16 § 2. KKL har ett snävare tillämpningsområde än smitningsbrottet i 5 § trafikbrottslagen.

I fråga om prickfördelningen mellan de olika brotten ovan under 2. hänvisas till motsvarande punkt i *bilaga 2*, "Skiss till sammankoppling av pricksystem (1-7 prickar) med körkortsåtgärder vid olika pricknivåer".

Utredningen vill starkt understryka att både pricktabeln och den i bilaga 2 intagna skissen måste betraktas mera som illustrationer än som förslag. Om beslut fattas om att ett pricksystem skall införas, bör en noggrann genomgång göras av vilka brott som över huvud taget bör föranleda prickbelastning innan bl. a. pricktabeln fastställs. Vidare bör göras en mer omfattande analys av olika trafikbrott och straffmätningsspraxis m. m.

Såsom framgår av den nyssnämnda bilagan ger ett pricksystem med 1-7 prickar utrymme för endast ett fåtal automatiska körkortsåtgärder, innan körkortet bör återkallas. Eftersom återkallelse även fortsättningsvis förutsätts skola ske vid vissa grövre trafikbrott bör dessa naturligen också föranleda lika många prickar som föranleder återkallelse, exempelvis rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik. Det föreslagna systemet med 1-7 prickar svarar dock tämligen väl mot den praxis för körkortsåtgärder, som nu tillämpas. Det kan också användas något mjukare om så önskas genom att de olika pricknivåerna begagnas exempelvis endast till att fästa körkortsmyndigheternas uppmärksamhet på förarens belastningssituation utan att några åtgärder alltid behöver vidtas.

Om man ökar spännvidden mellan det lägsta och det högsta antal prickar, som olika brott bör medföra, vidgas också utrymmet för ytterligare pricknivåer och därmed möjligheterna till ett system med stegvis alltmer ingripande åtgärder. I ett pricksystem omfattande 1-12 prickar skulle exempelvis allttjämt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik medföra 12 prickar och därmed återkallelse av körkortet. För vissa övriga brott kunde bestämmas avsevärt lägre antal prickar och ytterligare pricknivåer för körkortsåtgärder skulle t. ex. kunna läggas in vid förslagsvis 3-5, 6-8 och 9-11 prickar. På så sätt skulle man kunna bygga upp t. ex. följande trappa av åtgärder:

- vid 3-5 prickar en skriftlig upplysning om pricksystemet och dess tillämpning;
- vid 6-8 prickar en första varning;
- vid 9-11 prickar en ytterligare varning;
- vid 12 eller flera prickar återkallelse.

Ett sådant system uppvisar förutom fördelen av att ge utrymme för många och varierande åtgärder också vissa nackdelar. Det finns nämligen en risk för att systemet blir alltför komplicerat och svåröverskådligt för de enskilda trafikanterna. Vidare torde det leda till en ökad byråkratisering i fråga om de olika körkortsåtgärderna. Detta kan inte uppvägas av väsentliga fördelar när det gäller trafikbeteendet och trafiksäkerheten. I ett rättssystem med flera körkortsmyndigheter motverkar ett så rikt differentierat system naturligen också den enhetlighet i åtgärdspraxis som pricksystemen ibland sägs medföra. Framförallt är dock ett system av nu diskuterad art svårt att anpassa till den nuvarande, stränga praxis som tillämpas av körkortsmyndigheterna.

Ett pricksystem måste således utformas så att en lämplig avvägning sker mellan å ena sidan kravet på enkelhet och klarhet och å andra sidan intresset av att erhålla ett smidigt fungerande system av körkortsåtgärder.

De riktlinjer för körkortsingripanden som har angetts i propositionen 1975/76:155 medger inte någon nämnvärd ökning av de åtgärder som redan tillämpas. I princip förväntades ett pricksystem böra utformas så att därigenom det nuvarande åtgärdssystemet kunde effektiviseras med de punktvisa skärpningar resp. uppmjukningar som också anvisats i propositionen. Det bör därför vid utformningen av ett pricksystem läggas mindre vikt vid att bereda möjlighet till en rik flora av olika åtgärder och mera vikt vid att systemet på ett enkelt och smidigt sätt kan anpassas till nuvarande praxis beträffande körkortsåtgärder. Med hänsyn främst till det begränsade verkningsområdet, som står till buds till följd av att körkortsåtgärder vidtas på ett så tidigt stadium i Sverige, torde det vara förenat med betydande svårigheter att anpassa ett pricksystem till nuvarande praxis.

8.5.4 Registreringen av prickar

En eventuell registrering av prickar bör liksom när det gäller uppgifter om brottet i fråga ske i det inom RI förda särskilda registret för körkortsbelastningar, KKBEL. Förfarandet kan tänkas utformat på i princip två olika sätt. Det ena innebär att datorn hos rikspolisstyrelsen i förväg programmeras så att uppgiften om brottet i samband med registreringen automatiskt överlämnas till vederbörligt antal prickar och det andra att domstol, åklagare eller polismyndighet i samband med rapporteringen av brottet till RI också lämnar uppgift om det antal prickar brottet medför. För den berörde föraren torde det vara likgiltigt vilket sätt som väljs. Han kan i båda fallen lätt få veta hur många prickar brottet föranleder, eftersom dessa bestämts enligt pricktabellen. För fall där belastningen – domen, strafföreläggandet, ordningsbotsföreläggandet eller åtalsunderlåtelsen – omfattar flera brott kan tänkas olika alternativa konstruktioner för prickberäkningar. Ett alternativ är att prickar registreras strikt för varje brott. Ett annat alternativ, jämförbart med principerna för ordningsbot som gemensamt straff för flera brott (jfr 4.2), är att prickar först åsätts för det brott som medför flest prickar. Denna belastning kan sedan ökas med t. ex. 50 % av den sammanlagda prickbelastningen för övriga brott enligt pricktabellen. Utredningen förordar det senare alternativet. Det är uppenbart att båda alternativen kan leda till mycket höga prickbelastningar även om varje enskild anmärkning avser en ganska bagatellartad förseelse.

En särskild fråga är om länsstyrelsens/länsrättens beslut om körkortsåtgärd bör påverka prickbelastningen. Körkortsåterkallelse kan exempelvis tänkas böra medföra bortfall av prickbelastningen så att föraren därefter åter börjar med ett såvitt avser prickar "rent" körkortsregister. Med en reduktion av endast ungefär halva antalet prickar vid återkallelse skapas å andra sidan en skärpt bevakning av förare som, när de fått nytt körkort, fortsätter att ådraga sig prickbelastning. Övervägande skäl talar enligt utredningen för den senare, begränsade reduktionen av prickar efter återkallelse.

8.5.5 Hanteringen av registerblad m. m.

Framställningen av registerblad kan i ett pricksystem begränsas till fall där prickbelastningen uppgår till minst den lägsta nivå som föranleder över-

välgående av körkortsåtgärd. Registerblad skulle alltså framställas först sedan föraren belastats med visst antal prickar inom en viss tidsperiod. När erforderligt antal prickar registrerats sänds på samma sätt som nu registerutdrag ur KKBEL från rikspolisstyrelsen till trafiksäkerhetsverket som framställer registerblad och sänder detta till länsstyrelsen.

8.5.6 Rehabiliteringstider

Prickar (eller registrerade förseelser) bör inte för all framtid ligga föraren till last vid bedömningen av hans lämplighet. De förlorar med tiden sin aktualitet och efter viss tid (rehabiliteringstid) bör man helt kunna bortse från dem, antingen ovillkorligen eller under förutsättning att ingen ytterligare belastning tillkommit. Båda lösningarna har sina för- och nackdelar.

Den förra lösningen innebär att prickarna avförs exempelvis när tre år förflutit från domen (motsvarande). Eftersom det är körkortshavarens sammanlagda prickbelastning vid varje tillfälle som avgör om ett körkortsingripande aktualiseras får denne ett intresse av att förskjuta lagföringen vid ny brottslighet till en sådan tidpunkt att tillräckligt många gamla prickar avförts för att eventuella nya prickar inte skall utlösa någon åtgärd. Detta är en nackdel men betydelsen får inte överdrivas. En klar fördel är att registerföringen blir ganska enkel.

Den senare lösningen har inte den nyss beskrivna nackdelen. En fördel är också att den ställer större krav på körkortshavaren. Inga prickar avförs ur systemet förrän körkortshavaren i exempelvis tre år lyckats undgå ny prickbelastning. Den stora nackdelen med denna lösning är att den allvarligt komplicerar registerföringen.

Den tid efter vilken prickar får avföras, bör bestämmas med hänsyn till körkortsmyndigheternas praxis enligt nu gällande ordning. Denna torde innebära att brottslighet som ligger längre tillbaka än tre år endast undantagsvis beaktas. Med hänsyn till det förslag om en femårig rehabiliteringstid beträffande brott och förseelser som läggs fram i avsnitt 16 kan det emellertid innebära fördelar att låta även prickar kvarstå i fem år.

Även om prickarna kvarstår i registret i fem år kan det, mot bakgrund av nu rådande praxis, finnas anledning att beträffande vidtagande av körkortsåtgärder uppställa en regel som innebär att frågan om sådana åtgärder skall upptagas så snart körkortshavaren inom loppet av tre år påförts visst antal prickar.

8.6 Överväganden och förslag

Frågan om införande av ett pricksystem även i Sverige har diskuterats vid skilda tillfällen och olika förslag har framförts. Senast har trafikmålskommittén presenterat ett förslag till sådant system. Kommittén menade att fördelarna med systemet ligger i dess pedagogiska karaktär, i de möjligheter som det ger att effektivare än nu ingripa mot upprepade förseelser i trafiken och i den enhetligare praxis som systemet bör kunna bidra till. Förslaget fick ett blandat mottagande av remissinstanserna. Flera av dessa efterlyste ytterligare utredning i frågan.

I direktiven för utredningen har departementschefen pekat på ungefär samma fördelar med ett pricksystem men inte tagit någon bestämd ställning till om ett sådant system bör införas.

Utredningen har studerat olika pricksystem i USA och Kanada (se avsnitten 8.3 och 8.4). De överväganden som redovisas i det följande görs mot bakgrund av bl. a. de erfarenheter utredningen anser att man kan dra av utländska pricksystem.

8.6.1 Ett pricksystems förutsättningar och funktion i Sverige i förhållande till gällande registrering av brottsbelastningar

En viktig förutsättning för att ett pricksystem skall kunna utnyttjas effektivt är att registreringen av prickarna kan hanteras maskinellt i ett centralt register. För svenskt vidkommande är denna förutsättning uppfylld. Vi har ett väl fungerande på ADB-system uppbyggt centralt körkortsregister. Något hinder för eller några nämnvärda svårigheter med att i detta register översätta de olika brotten och förseelserna till visst antal prickar kan inte förutses.

I Sverige finns f. n. cirka 4 milj. innehavare av svenska körkort. Uppgift saknas om antalet förare med utländskt här i riket giltigt körkort liksom om hur många av körkortshavarna som faktiskt aldrig för fordon. Dessa båda grupper torde i viss mån uppväga varandra. Grovt räknat utgår utredningen därför från att åtgärder beträffande körkortshavare i Sverige direkt angår cirka 4 milj. personer. Antalet körkortshavare ökar varje år med cirka 100 000 netto (antal nya körkortshavare ./ avlidna körkortshavare).

Av tabellerna under 8.5.1 kan utläsas att det övervägande antalet förare under en period omfattande exempelvis tre år (cirka 89 % eller f. n. omkring 3 500 000 förare) såvitt känt inte straffas för brott mot trafikreglerna och således inte kommer att beröras av ett pricksystem. De blir inte heller nu föremål för åtgärder. 11 % eller cirka 500 000 förare har således under samma period begått åtminstone någon trafikförseelse och kommer med ett pricksystem att belastas med prickar. De flesta av dessa förare kommer dock inte att bli föremål för mer ingripande körkortsåtgärder. Möjligen kan man tänka sig att oftare än f. n. varna dem eller förelägga dem att komplettera sin utbildning m. m. men de blir alltså kvar i trafiken. Återstår således den grupp av förare som genom upprepade trafikförseelser skulle ådraga sig så många prickar att deras fortsatta körkortsinnehav bör omprövas. Enligt tabellerna utgör denna grupp – alltså förare som under en treårsperiod ådragit sig registrering på grund av mer än ett brott – cirka 2,5 % av samtliga förare eller cirka 104 000 personer. Det är alltså dessa personer som direkt och mera påtagligt berörs av ett pricksystem (vid en rehabiliteringsperiod om fem år ökar antalet till cirka 200 000 personer). Ett pricksystem är ju just ägnat att utpeka denna grupp av förare mot vilka mera ingripande individualpreventiva åtgärder bör vidtas. Syftet med att införa ett pricksystem i Sverige förutsätts i propositionen 1975/76:155 vara att effektivisera körkortsåtgärderna. Förutsättningarna för att sådana åtgärder skall komma i fråga anses böra vara oförändrade. Följden härav blir att 100 000–200 000 personer under varje tre-femårsperiod även i framtiden kommer att på grund av ett pricksystem bli föremål för körkortsåtgärder. Antalet ökar något genom att varningsinstitutet från 1978 byggs ut så att varning kan meddelas tidigare än för närvarande.

Det nyss angivna antalet om 100 000–200 000 personer avsåg körkortshavare med mer än ett brott under en tre-femårsperiod. Antalet personer som under samma period begått mer än två förseelser reduceras genast till cirka 35 000–80 000.

Det begränsade antal förare som kan beräknas bli berörda av ett pricksystem bör vara en utgångspunkt för de vidare övervägandena.

8.6.2 Allmänpreventiv effekt

Såsom anförts redan i samband med redovisningen av de utländska erfarenheterna utgör pricksystemet en urvalsmetod. Som sådan har den enligt utredningens mening inga andra generella effekter på förarnas trafikbeteende än andra urvalsmetoder. Vad som har en allmänpreventiv, dvs. generellt avskräckande, effekt är såvitt utredningen kunnat finna i stället de åtgärder som faktiskt vidtas mot försumliga förare. Enbart registrerandet av prickar torde inte upplevas som allvarligare eller obehagligare än registrerandet av själva förseelserna, om informationen till körkortshavarna är likvärdig. Det har ibland sagts att det förhållandet att ett pricksystem effektiviserar administrationen av körkortsåtgärderna har en allmänpreventiv effekt såtillvida att förarna i mindre utsträckning än annars kan – på grund av misstag eller förbiseende – undgå en eljest aktuell körkortsåtgärd. Denna effekt torde emellertid kunna åstadkommas bara under förutsättning att dels sådana misstag och förbiseenden är tämligen frekventa dels förarna är medvetna härom och till och med anser sig kunna hoppas på en sådan "tur" om de skulle begå upprepade förseelser. Det finns emellertid enligt utredningens bedömning ingen anledning anta att dessa förutsättningar är för handen med det nuvarande systemet i Sverige. Utredningen anser sig således kunna fastslå att några allmänpreventiva vinningar inte är att vänta av ett pricksystem.

8.6.3 Pedagogisk och individualpreventiv effekt

Föreställningarna om dessa effekter torde ha nära samband med antagandet av en allmänpreventiv effekt. Vad först angår det stora flertalet förare, nämligen de som kör regelrätt och inte ådrar sig belastning eller endast någon enstaka sådan, torde dessa fästa samma avseende vid pricksystemets uppbyggnad och funktion som de f. n. gör beträffande exempelvis ordningsbetskatalogen, dvs. mycket litet. Få av dessa förare torde till exempel känna till huruvida den ena eller andra ordningsbotsförseelsen leder till 100, 150, 200 eller 300 kronor i böter. Här synes inte finnas några pedagogiska effekter att hämta. Vad så angår den grupp förare som vid upprepade tillfällen ådrar sig belastningar och därigenom riskerar körkortsåtgärder skulle ett pricksystem, har det sagts, genom sin klarhet och enkelhet göra det lättare för förarna att anpassa sitt trafikbeteende så att de undgår prickar. Det är möjligt att det för många förare är lättare att bedöma sina förseelsers farlighet om dessa genom ett pricksystem så att säga betygsätts i en enkel sifferserie. Det får också antas vara riktigt att vissa förare kan positivt påverkas av vetskapen om att befinna sig så och så många prickar från en hotande körkortsåtgärd, kanske körkortsåterkallelse. Deras motivation att anstränga sig

att köra så att de inte ådrar sig ytterligare prickar kan därigenom förstärkas. De nu nämnda effekterna torde ytterligare förstärkas med graden av automatik i pricksystemet, dvs. om körkortsåtgärderna automatiskt vidtas så snart viss pricknivå uppnås och förarna känner till detta. För svenskt vidkommande har emellertid förutsatts ett nyanserat pricksystem där en så ingripande åtgärd som körkortsåterkallelse, utom för vissa särskilt angivna brott, i princip skall vidtas först efter en vid den ifrågavarande pricknivån företagen provning i det enskilda fallet. Det torde emellertid inte kunna förnekas att även för sådant fall ett pricksystem teoretiskt kan göra det lättare för en förare med prickbelastning att undgå högre prickbelastning. Detta gäller naturligen dock endast de förare, vilkas personlighet och attityder gör att de är påverkbara. Hur stor andel dessa förare utgör av den grupp som pricksystemet syftar till att välja ut för åtgärder undandrar sig utredningens bedömande. För fullständighetens skull bör nämnas att det ibland framförs en helt motsatt teori, nämligen att det nuvarande systemet med viss osäkerhet om när körkortsåtgärd kan komma att vidtagas, bättre motiverar förarna till försiktighet än ett pricksystem, där de vet att de först efter ett visst antal prickar riskerar en sådan åtgärd.

I detta sammanhang kan också nämnas erfarenheten i Minnesota (8.4.4), där man avskaffade pricksystemet. Orsaken härtill var, som nämnts, att körkortsmyndigheten konstaterade att förarna intresserade sig mer för antalet prickar än för det bakomliggande trafikbeteendet. En sådan följd av pricksystemet är självfallet inte önskvärd, eftersom den kan befaras leda till ett försämrat uppträdande i trafiken. Den skulle också kunna göra det svårare att uppnå ett av målen med förarutbildningen, nämligen att hos förarna skapa förståelse för trafikreglerna och deras inbördes samband.

8.6.4 Trafiksäkerhetseffekter

Av de utländska erfarenheterna av pricksystem framgår att deras effekter på trafiksäkerheten inte är mätbara. Om någon positiv sådan effekt över huvud taget skulle kunna tillskrivas pricksystemet i sig, begränsar den sig sannolikt till den extra återhållsamhet vartill prickarna kan tänkas motivera redan belastade förare enligt vad nyss anförts under 8.6.3. Mot bakgrund av den ytterst begränsade andel av samtliga trafikförseelser som dessa förare svarar för, det tämligen ringa antal förare det gäller och den stora betydelsen för trafiksäkerheten av andra faktorer är det naturligt att pricksystemets egen eventuella inverkan på trafiksäkerheten inte är märkbar. Till de nämnda faktorerna hör – utan inbördes rangordning med avseende på effekten – exempelvis vägförhållanden, trafikplanering, trafikövervakning och risken för körkortsåtgärder.

8.6.5 Möjligheter till smidigare genomförande av kriminalpolitiska åtgärder på trafikområdet

Härmed avses huvudsakligen att det med ett pricksystem skulle bli enklare än nu att påverka förarnas trafikbeteende genom att helt enkelt ändra pricktabellen. Om utvecklingen skulle visa att en viss typ av brott ökade i oroväckande grad, skulle detta i tid kunna begränsas genom att antalet

prickar för förseelsen i fråga höjdes. I andra situationer skulle man kanske kunna "skrämma" förarna till ett trafiksäkrare beteende genom att sänka de pricknivåer vid vilka olika körkortsåtgärder skall initieras. Dessa möjligheter har stark beröring med rättssäkerhetsaspekten som behandlas nedan under 8.6.6. Här skall tills vidare endast pekas på att också ett pricksystem för att vinna allmänhetens respekt torde kräva överskådlighet och klarhet. Därmed ges inte stort utrymme för olika ändringar som endast är föranledda av mer eller mindre experimentella trafikpolitiska åtgärder. Skulle åtgärderna allmänt upplevas som behövliga och lämpliga torde de också komma att bli så beständiga att de smidigt kan tillföras och bevaras redan i det nuvarande systemet.

8.6.6 Bidrag till enhetligare praxis och ökad rättssäkerhet

För körkortsåtgärderna ansvarar i Sverige landets 24 länsstyrelser och länsrätter. Körkortsåtgärderna vidtas efter bedömningar av varje enskilt fall för sig. Bedömningen grundas därvid på belastningsuppgifterna i förarens körkortsregister jämte den ytterligare information som kan fås från exempelvis de domar som legat till grund för registreringen eller från föraren själv. Praxis växlar från län till län men när det gäller grövre trafikbrott vid vilka återkallelse är i princip obligatorisk torde mycket stor likformighet råda. Risker för en bristande enhetlighet i praxis torde emellertid i hög grad motverkas av besvärsmöjligheterna. Genom utredningens förslag i avsnitt 9 om allmänt ombud införs möjlighet att få till stånd omprövning av länsrätternas avgöranden även i skärpande riktning. Ett pricksystem torde inte och bör inte ändra körkortsmyndigheternas nuvarande noggranna prövning av omständigheterna i varje enskilt fall när det gäller att avgöra vilken åtgärd som bör vidtas. Däremot skulle det kunna påstås att ett pricksystem med bestämda pricknivåer, vid vilka åtgärder bör vidtas, måste leda till att själva urvalet av förare som bör granskas närmare blir enhetligt över hela landet och att därmed större rättssäkerhet skulle uppnås. Mot detta påstående talar emellertid att ett pricksystem som urvalsinstrument är trubbigt och starkt schabloniserat. Samma trafikbrott ger, oavsett svårigheten i det enskilda fallet, samma prickantal. En tämligen "oskyldig" vårdslöshet i trafik – nära gränsen för ringa vårdslöshet, som är straffri – ger således samma antal prickar som en så allvarlig vårdslöshet i trafik att den ligger på gränsen till grov vårdslöshet i trafik.

8.6.7 Rationaliserings- och effektivitetsvinster

Länsstyrelserna resp. länsrätterna grundar sin prövning av huruvida körkortsåtgärd bör vidtas bl. a. på de registerblad som nu framställs varje gång en körkortsbelastning registreras i körkortsregistret. När rikspolisstyrelsen får uppgift från domstol, polis eller åklagare om sådan belastning som enligt 83 § KKF skall registreras i körkortsregistret, införs uppgiften i KKBEL. Uppgifterna samlas periodvis på magnetband innehållande bl. a. personuppgifter, körkortsnummer, länsstyrelsekod, nytillkomna och tidigare belastningsuppgifter. Bandet framställs automatiskt och sänds till trafiksäkerhetsverket, dvs. till centrala körkortsregistret. Där kompletteras magnetbandet

med befintliga uppgifter i centrala körkortsregistret (CKR). Uppgifterna överförs till en särskild blankett – registerblad – som sänds till vederbörande länsstyrelse. F. n. framställs cirka 180 000 sådana registerblad varje år fördelade på de 24 länsstyrelserna. Endast en ringa del av dessa föranleder dock körkortsåtgärd. Utgallringen av denna del sker nu manuellt. Det har därför länge ansetts angeläget att om möjligt maskinellt och på ett tidigare stadium sälla bort de fall som ändå inte föranleder åtgärder. Bland annat har det föreslagits att registerblad inte skulle produceras om den registrerade belastningen är endast en enda ordningsbotsförseelse och tidigare förseelse inte finns registrerad för de närmaste tre åren. Detta skulle, har det beräknats, halvera antalet registerblad och således medföra en stor arbetsbesparing. Med ett pricksystem och bestämda pricknivåer skulle produktionen av registerblad och kanske också domstolarnas uppgiftslämnande till länsstyrelserna ytterligare kunna rationaliseras. Den automatiska informationen till länsstyrelserna kunde då begränsas till enbart de fall där förarna uppnått den för körkortsåtgärd erforderliga pricknivån. Bortsällningen av de ännu icke "åtgärds mogna" förarna skulle därigenom ske helt maskinellt och länsstyrelserna skulle få att befatta sig med nära nog enbart förare mot vilka åtgärder bör vidtas.

8.6.8 Sammanfattning och förslag

De överväganden som redovisats i avsnittet 8.6 kan sammanfattas på följande sätt.

Tekniska och organisatoriska förutsättningar föreligger för att införa ett pricksystem men antalet körkortshavare som skulle bli direkt berörda av systemet är ganska begränsat.

Ett pricksystem kan inte väntas ha några allmänpreventiva effekter. Teoretiskt kan vissa pedagogiska och individualpreventiva effekter förväntas men i praktiken är det tveksamt om några sådana effekter föreligger. Några märkbara effekter på trafiksäkerheten kan inte förväntas. Ett pricksystem kan inte heller bidra till enhetligare praxis och därmed ökad rättssäkerhet.

Fördelarna med ett pricksystem är huvudsakligen att vissa rationaliseringsvinster skulle kunna göras i fråga om det uppgiftslämnande till länsstyrelserna som ligger till grund för körkortsingripandena. Därmed skulle urvalet av körkortshavare som bör bli föremål för närmare granskning och eventuella åtgärder underlättas.

Mot den nu angivna bakgrunden har utredningen all anledning att hysa tvekan inför tanken på att införa ett pricksystem även i Sverige. Tveksamheten förstärks av de uppenbara problem som är förenade med en sådan åtgärd och som delvis behandlats i avsnitten 8.5.3–6. Bortsett från de problem som möter vid upprättandet av själva pricktabellen finns det anledning att särskilt peka på svårigheterna att anpassa ett pricksystem till nuvarande praxis i körkortsmål.

Till det nu anförda kommer att de fördelar ett pricksystem skulle medföra synes kunna uppnås genom andra och enklare medel. Den eventuella pedagogiska effekten torde sålunda lika väl kunna vinnas genom ökad information till körkortshavarna om vilka körkortsåtgärder som olika trafikbrott brukar föranleda. Viktigare är att pricksystemets funktion som ett

effektivt instrument vid urvalet av de körkortshavare som eventuellt bör bli föremål för någon körkortsåtgärd synes kunna fyllas av ett datamaskinprogram – eller något motsvarande – som på lämpligt sätt styr informationerna från KKBEL till körkortsmyndigheterna.

Utredningen fäster stort avseende vid den nyss antydda möjligheten. Med hänsyn till frågans stora betydelse kan det vara på sin plats att något utveckla utredningens uppfattning.

Det svenska systemet för körkortsingripanden på grund av trafikbrottslighet förutsätter att varje ingripande föregås av en individuell bedömning. Även om det i vissa fall – t. ex. vid rattfylleri – föreligger en stark presumtion för ett visst ingripande finns det alltså ingen automatik i systemet. Vad som däremot kan vara värt att eftersträva är en viss automatik vid urvalet av de körkortshavare som på grund av trafikbrottslighet bör bli föremål för en närmare granskning och eventuell körkortsåtgärd. Det spelar mindre roll om denna automatik inte träffar helt rätt. Huvudsaken är att den inte sällar bort några fall som bör bli föremål för närmare prövning.

Som förut framhållits skulle ett pricksystem kunna fylla en uppgift som hjälpmedel vid det nyss beskrivna urvalet. Den som under viss tidsperiod fått ett visst antal prickar skulle rapporteras till körkortsmyndigheten för överväganden om eventuella åtgärder. Att prickarna åsatts utan någon bedömning av trafikfarligheten i det aktuella fallet skulle därvid vara av mindre betydelse med hänsyn till uppgiftens natur.

Samma resultat som enligt det nyss sagda kan nås med hjälp av ett pricksystem kan – som redan framhållits – enligt utredningens mening nås genom att den i KKBEL lagrade informationen om trafikbrottslighet på lämpligt sätt styrs till körkortsmyndigheten. I ett pricksystem blir en viss pricknivå avgörande för frågan vilken information som skall gå vidare till körkortsmyndigheten. Om man inte inför ett pricksystem kan urvalet av denna information i stället bygga direkt på brotten eller förseelserna så att såväl vissa typer av belastningar som viss mängd belastningar föranleder en rapportering till körkortsmyndigheten. Därvid kan hänsyn tagas även till den aktuella förseelsens grovhet sådan den kommit till uttryck i den bestämda påföljden. Åtminstone i ett renodlat pricksystem saknas denna möjlighet. Urvalet kan ske med utnyttjande av ADB-teknik och – om man så önskar – efter i princip samma mönster som i ett pricksystem.

Ett alternativ till det nyss beskrivna förfarandet är att varje trafikbrott eller trafikförseelse som registreras i KKBEL och som kan påverka körkortsfrågan åsatts prickar enligt en pricktabel men att prickarna används endast som ett internt hjälpmedel för att styra informationen till körkortsmyndigheten. Utredningen kan emellertid inte finna att denna "omväg" är nödvändig.

För fullständighetens skull bör avslutningsvis nämnas att ett pricksystem möjligen skulle kunna användas som ett medel för att på automatisk väg åstadkomma en "första varning" till körkortshavare. En viss låg pricknivå skulle alltså automatiskt utlösa en körkortsåtgärd. Detta skulle avlasta körkortsmyndigheterna. Systemet har emellertid bestämda nackdelar. Det är svårt att inpassa som ett nytt steg i det svenska åtgärdsmonstret med dess skala av olika åtgärder. Inte heller kan åtgärden ersätta den typ av varning, s. k. självständig varning, som nu är den lindrigaste formen av ingripande

från länsrätten. Detta skulle kräva en individuell bedömning. Om man emellertid ändå önskar införa någon form av automatisk körkortsåtgärd som en "första varning" kan detta enligt utredningens mening lika lätt ordnas utan ett pricksystem.

Utredningens slutsats är alltså – som torde ha framgått tidigare – att det inte finns tillräckliga skäl att införa ett pricksystem i Sverige. De fördelar som kan nås genom ett sådant system kan vinnas på andra vägar. Utredningen har inte sett som sin uppgift att i detalj anvisa hur detta bör ske.

IV Förslag till förbättringar i den nuvarande handläggningen av körkortsmål

I direktiven antyds en rad frågor som kan sammanföras under rubriken till detta kapitel. Den största frågan är den som gäller införande av ett *allmänt ombud* i körkortsprocessen. Denna fråga behandlas i avsnitt 9. Behandlingen av denna fråga ger anledning att överväga en viss reform även i fråga om den nya typ av *varning*, s. k. självständig varning, som införts enligt förslag i prop. 1975/76:155 och som även uppmärksammats i direktiven.

En annan fråga som nämns i direktiven gäller *förarprovets utformning* i vissa fall. Detta ämne behandlas i avsnitt 10.

Avsnitt 11 ägnas den till synes bagatellartade men i realiteten ganska viktiga frågan om införande av möjlighet till *överflyttning av körkortsmål mellan länsrätterna*.

Enligt direktiven bör utredningen också ägna uppmärksamhet åt andra frågor som kan öka rättssäkerheten och snabbheten i körkortsprocessen. Särskilt pekas på frågan i vilka fall nämnd bör delta i länsrätt och i vilka fall muntlig förhandling bör förekomma. När det gäller snabbheten finns enligt utredningens mening inte mycket att göra. Införandet av ett allmänt ombud och länsrätternas väntade nya organisatoriska ställning torde skapa vissa förutsättningar för en snabbare process. Handläggningstiderna är dock redan nu så korta att några stora vinster inte kan göras. I de fall ett avgörande av körkortsfrågan drar ut på tiden beror detta i regel på de allmänna domstolarna.

Medverkan av nämnd är enligt utredningens mening värdefull vid den slutliga handläggningen av alla mål som ankommer på länsrätt.

Muntlig förhandling i länsrätt förekommer för närvarande i varierande utsträckning men gemensamt synes vara att en begäran från körkortshavaren om sådan förhandling sällan eller aldrig avslås. I vart fall sker detta icke när körkortsåterkallelse kan komma i fråga. Som framgått av avsnitt 7 är utredningen positiv till en utveckling mot ökad muntlighet. Det synes emellertid möta stora svårigheter att finna regler som bättre än de nuvarande anger när en muntlig förhandling bör äga rum. Utredningen har därför stannat för att inte föreslå några ändrade regler i detta hänseende. Även i denna del gäller att införandet av ett allmänt ombud är ägnat att befrämja en utveckling i önskad riktning, framför allt genom att tvåpartsförhållandet gör en muntlig process mer naturlig. Det torde dessutom vara en allmän tendens i länsrätterna att antalet muntliga förhandlingar ökar. Denna ut-

veckling kan väntas bli än mer markant om länsdomstolarna ombildas till helt fristående domstolar med en domarkarriär utformad efter mönster av den i de allmänna domstolarna och delvis gemensam med denna.

9 Allmänt ombud i körkortsprocessen

9.1 Direktiven

I utredningens ursprungliga direktiv anføres beträffande frågan om allmänt ombud följande.

I propositionen (1975/76:155) diskuteras också inrättandet av ett allmän ombud och fördelarna med en partsrepresentation för det allmänna belyses. Som har uttalats i propositionen krävs överväganden om i vilken omfattning ett allmänt ombud skall medverka i körkortsprocessen och om den organisatoriska lösningen av frågan. Olika möjligheter bör undersökas och när det gäller organisationsfrågan bör utredningsarbetet bl. a. avse lämpligheten av en anknytning till åklagarväsendet.

Det bör påpekas att vad sålunda anförts om en anknytning till åklagarväsendet vilar på den förutsättningen, att alla körkortsmål handläggs av förvaltningsdomstol.

Direktiven har sin motsvarighet i vad som uttalats i prop. 1975/76:155. *Departementschefen* uttalade häri (s. 124) bl. a.

Jag har tidigare uttalat att körkortsmålen även i fortsättningen bör handläggas vid förvaltningsdomstol med länsrätten som första instans. Denna ställning har jag tagit mot bakgrunden av det reformarbete som har utförts för att stärka förvaltningsprocessen i olika avseenden och även med beaktande av att ytterligare förbättringar av denna är möjliga när det gäller handläggningen av körkortsmål. En av de åtgärder som måste bedömas vara av särskilt värde i detta sammanhang är inrättandet av ett allmänt ombud.

Sedan departementschefen fortsättningsvis redogjort för trafikmålskommitténs utgångspunkt vid dess förslag i fråga om inrättande av allmänt ombud, uttalade han vidare.

Med min utgångspunkt, som innebär att alla körkortsmål skall handläggas av förvaltningsdomstol, kommer frågan i ett annat läge. Med hänsyn till den dominerande roll som körkortsingripanden med anledning av trafikbrott intar kan en möjlig lösning vara att uppgiften som allmänt ombud anförtros åklagarväsendet.

9.2 Tidigare förslag

Trafikmålskommittén övervägde i betänkandet Rätten till rätten olika lösningar av frågan om ett allmänt ombud i körkortsprocessen. Enligt kommitténs mening (SOU 1972:70 s. 148) behövdes ett allmänt ombud i de

körkortsmål som enligt kommitténs förslag alltså skulle handläggas av förvaltningsdomstol. Kommittén sade sig egentligen vilja förorda att det allmänna kunde företrädas redan vid förhandling eller skriftväxling inför länsrätten men avstod härifrån med hänsyn till kostnaderna för en dylik ordning. I stället föreslogs att det allmänna ombudet skulle åläggas att granska de körkortsbeslut som framdeles kunde komma att meddelas av länsrätterna samt att vid behov föra talan mot besluten i kammarrätt och regeringsrätt. Kommittén, som utgick från att det allmänna ombudet måste tillhöra annan organisation än länsstyrelsen för att få en självständig ställning i förhållande till länsrätten, föreslog att granskningen skulle åläggas trafiksäkerhetsverket.

Det bör i sammanhanget erinras om att kommitténs förslag till överflyttning av vissa körkortsmål från förvaltningsdomstol till allmän domstol omfattade ett betydligt större antal mål än som omfattas av utredningens förslag i motsvarande del. De körkortsmål som enligt kommittén borde bli föremål för granskning av ett allmänt ombud var följaktligen betydligt färre än vad som skulle bli fallet vid en överflyttning enligt vad som framgår av avsnitt 5.3 ovan.

Trafikmålskommitténs förslag mottogs välvilligt av de *remissinstanser* som yttrade sig i frågan. Regeringsrätten konstaterade för sin del att det måste anses vara en betydande brist att det inte finns något allmänt ombud i körkortsmål. Olägenheterna härav hade tydligt framträtt sedan domstolen fått ställning av huvudsakligen prejudikatinstens.

Trafikutskottet fann i sitt betänkande (s. 14) med anledning av prop. 1975/76:155 "starka skäl föreligga för dels införandet av allmänt ombud i körkortsmål i förvaltningsprocessen, dels muntlig förhandling i sådana mål."

9.3 Reformbehovet

I förvaltningsärenden finns till skillnad från vad som gäller i mål vid allmän domstol ofta bara en part – den enskilde. Det allmänna företräds då regelmässigt av den beslutande myndigheten. Ett sådant system innebär vissa svårigheter, eftersom myndigheten samtidigt skall ta till vara det allmännas intresse gentemot den enskilde och opartiskt tillämpa gällande rättsregler. Olägenheterna härmed har man inom vissa förvaltningsområden sökt motverka genom att inrätta särskilda organ – allmänna ombud – med uppgift att inför den beslutande myndigheten bevaka det allmännas intresse gentemot den enskilde.

För processen vid länsdomstolarna är tvåpartsförhållandet mest utpräglat när det gäller inkomst-, förmögenhets- och fastighetstaxeringsmålen. En tjänsteman vid länsstyrelsens skatteavdelning har i dessa mål att ta tillvara det allmännas intresse. För mervärdeskattemål, uppbörds- och vägtrafikskattemål finns allmänna ombud som oftast är tjänstemän hos länsstyrelsen.

Utredningen har i enlighet med direktiven att överväga i vilken omfattning ett allmänt ombud skall medverka i körkortsprocessen samt hur ombudet

organisatoriskt skall anknytas till körkortsmålen. Vid övervägandet av dessa frågor har utredningen ansett sig böra utgå från sitt i avsnitt 7 angivna slutomdöme i överflyttningsfrågan, dvs. från att en överflyttning av körkortsmål från förvaltningsdomstolarna till allmän domstol *ej* kommer till stånd.

Enligt utredningens mening är den mest angelägna uppgiften för ett allmänt ombud att verka för *enhetlig rättstillämpning i körkortsmålen*. För att åstadkomma detta bör ombudet åläggas att granska länsrätternas och kammarrätternas avgöranden i dessa mål samt tillförsäkras rätt att vid behov överklaga avgöranden i närmast högre instans. Det kan här anmärkas att prövningstillstånd hos regeringsrätten för prövning av kammarrätts beslut kan meddelas bl. a. om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att frågan prövas av regeringsrätten.

Den härnäst mest angelägna frågan är enligt utredningens bedömning behovet av *en kontradiktorisk process, dvs. ett tvåpartsförhållande, i körkortsmålen*. Ett allmän ombud skulle för att tillfredsställa detta behov ha befogenhet att dels anhängiggöra talan i länsrätten, dels företräda det allmänna vid handläggningen inför förvaltningsdomstolarna av dessa mål oberoende av om handläggningen är skriftlig eller om muntlig förhandling hålls.

En tredje uppgift för ett allmänt ombud borde enligt utredningens mening bestå i att som ett led i kontrollen av fordonsförarna *utfärda förelägganden om nytt förarprov för försumliga förare*. Detta utvecklas närmare i avsnitt 10 under rubriken förnyat förarprov.

9.4 Överväganden

Direktiven förutsätter att en funktion som allmänt ombud skall införas. Utredningen delar helt denna uppfattning. Ett allmänt ombud bör införas oberoende av om handläggningen av körkortsmål till någon del överflyttas på de allmänna domstolarna. Om en sådan reform genomförs blir läget dock såtillvida ändrat att uppgiften som allmänt ombud i viss utsträckning automatiskt kommer att fullgöras av de allmänna åklagarna.

Utredningen behandlar i detta avsnitt frågorna om det allmänna ombudets organisatoriska anknytning till körkortsmålen samt den nyss angivna granskningsfunktionen och införandet av en kontradiktorisk process i körkortsmålen.

9.4.1 Organisatorisk anknytning

I direktiven har antytts möjligheten att lägga på allmän åklagare att vara allmänt ombud i körkortsprocessen vid förvaltningsdomstolarna. Åklagarväsendets anknytning till körkortsmålen bör emellertid enligt utredningens mening inskränkas till att de allmänna åklagarna, som hittills, företräder det allmänna vid ansvarsfrågans prövning inför allmän domstol. Uppgiften att vara allmänt ombud är så skild från övriga åklagaruppgifter att det endast om inga andra alternativ står till buds bör komma i fråga att lägga uppgiften på åklagarväsendet. Det finns så mycket mindre anledning därtill som en sådan lösning ofrånkomligen skulle kräva nya åklagartjänster.

Enligt utredningens mening bör man i stället söka en lösning i så nära anslutning till gällande ordning som möjligt, dvs. till länsstyrelse – länsrättsorganisationen. En särskild fördel ligger i en regional organisation. Det allmänna ombudet kan då få ett tillräckligt arbetsunderlag och förutsättningarna för en enhetlig praxis förbättras. Vidare underlättas rekryteringen av lämpliga personer för uppdraget, som kommer att kräva juridisk utbildning och erfarenhet men som om möjligt också bör förenas med intresse för och kunskaper i trafikfrågor. Ett önskemål är också att det allmänna ombudet har en i förhållande till länsrätten fristående ställning.

Mot bakgrund av det nyss nämnda önskemålet är naturligtvis frågan om en fullständig utbrytning av länsdomstolarna (länsrätt, länsrättskatterätt och fastighetstaxeringsrätt) ur länsstyrelserna av stor betydelse. Länsdomstolskommittén har i slutet av 1977 avgivit delbetänkandet Länsdomstolarna (SOU 1977:80), vari föreslås att länsdomstolarna görs fristående från länsstyrelseorganisationen. Kommittén har i betänkandet föreslagit att reformen träder i kraft den 1 juli 1979. Proposition med detta förslag har numera framlagts (1977/78:170). Utredningen utgår därför i det följande från att länsrätten i framtiden kommer att vara en helt fristående domstol.

Vid en utbrytning av länsdomstolarna från länsstyrelserna bör det allmänna ombudet enligt utredningens mening placeras på vederbörande länsstyrelse och som en naturlig följd härav endast ta befattning med körkortsmål som hör till den egna länsstyrelsen.

Om ett införande av allmänt ombud i körkortsprocessen blir aktuellt innan en utbrytning av länsrätterna genomförts, bör ombudet ändå kunna inordnas i länsstyrelsen. En motsvarande ordning tillämpas som angivits under 9.3 i bl. a. inkomst-, förmögenhets- och fastighetstaxeringsmål. En tjänsteman vid länsstyrelsens skatteavdelning har i sådana mål att tillvarata det allmännas intresse.

9.4.2 *Granskning av länsrätternas och kammarrätternas avgöranden*

Det allmänna ombudet bör enligt utredningens mening granska samtliga slutliga beslut i körkortsmålen som fattats av länsrätten, dvs. såväl beslut att anmälan ej skall föranleda körkortsåtgärd som beslut om visst körkortsingripande. Om det allmänna ombudet anser att länsrätten felaktigt lämnat en omprövningsanmälan utan åtgärd, bör han således kunna överklaga avskrivningsbeslutet i kammarrätten. Samma besvärsmöjlighet bör tillförsäkras det allmänna ombudet i fråga om länsrätts varningsbeslut enligt 22 § KKL samt återkallelsebeslut enligt 16 § KKL. Det allmänna ombudet bör vid sin granskning av dessa beslut pröva om de kan anses ha inneburit en tillräcklig åtgärd och vid behov överklaga dem i kammarrätten med yrkande om strängare körkortsåtgärd.

Granskningen av återkallelsebesluten synes i första hand böra avse spärrtidens längd. Det allmänna ombudet torde härvid böra vara oförhindrat, att då skäl härför föreligger enligt hans mening, själv föra talan till förmån för körkortshavaren eller uppmuntra denne att överklaga återkallelse- eller spärrtidsbeslut.

För att det allmänna ombudet skall kunna fullgöra sina granskningsuppgifter bör det självfallet åligga länsrätt och kammarrätt att alltid översända

avskrift av aktuella avgöranden till ombudet. Bland dessa avgöranden bör som ovan anförts även ingå beslut att omprövningsanmälan ej skall föranleda körkortsåtgärd.

Om det allmänna ombudet tillåts att i skärpande riktning föra talan mot ett beslut om varning aktualiseras frågan om ett fullständigt upphävande av det nuvarande fullföljdsförbudet vid varning. Det skulle nämligen, enligt utredningens mening, medföra principiella betänkligheter att tillförsäkra det allmänna ombudet sådan rätt utan att det samtidigt införs besvärsmätt för körkortshavaren i fråga om varningsbesluten. Riksdagen har i sitt beslut med anledning av prop. 1975/76:155 ställt sig bakom ett avskaffande av det nuvarande fullföljdsförbudet vid varning.

9.4.3 *Införande av en kontradiktorisk process i körkortsmålen*

Önskemålet om en kontradiktorisk process i körkortsmålen kan anknytas till två olika moment i processen. Det ena gäller *anhängiggörandet av körkortsmålen* vid länsrätterna och det andra gäller uppgiften *att som part företa det allmänna i förvaltningsdomstolarna*.

Uppgiften att anhängiggöra körkortsmål i länsrätt

Om måls anhängiggörande vid länsrätt m. m. stadgas i 3–7 §§ förvaltningsprocesslagen. I detta sammanhang torde dock endast bestämmelserna i 3 § vara av intresse.

I 3 § stadgas bl. a. att ansökan, besvär, anmälan, underställning och annan åtgärd, varigenom mål anhängiggöres, skall ske skriftligen.

Som framgått under 4.2 anhängiggörs körkortsmålen i länsrätt genom en av länsstyrelsen beslutad omprövningsanmälan. Underlaget för omprövningsanmälningarna är olika underrättelser till länsstyrelsen, framför allt de registerblad som redovisar brott eller förseelser som domstolar m. fl. funnit körkortshavarna skyldiga till. Innan omprövningsanmälan görs sällar en tjänsteman hos länsstyrelsen bort de fall – främst ur strömmen av registerblad – där en omprövning av körkortsinnehavet uppenbarligen ej är aktuell. Den individuella prövning som denna sällning innebär bör enligt utredningens mening kunna anförtros ett allmänt ombud. Uppgiften kan närmast jämföras med den uppgift att pröva fråga om åtal, som åligger allmän åklagare.

Om länsrätten ej delar det allmänna ombudets mening att ett brott, som föranlett omprövningsanmälan, bör föranleda körkortsingripande, bör rätten självfallet vara oförhindrad att besluta att anmälan ej skall föranleda körkortsåtgärd. I ett dylikt fall torde, som angivits under avsnitt 9.4.2, det allmänna ombudet dock böra tillställas avskrivningsbeslutet och tillåtas att vid behov föra talan mot det i högre instans.

Den i avsnitt 4.2 berörda anmälan enligt 36 § KKF av omhändertagandebeslut till länsrätten synes även den kunna göras av ett allmänt ombud. Denna anmälan förutsätts dock ske automatiskt och utan den individuella prövning som äger rum före en anmälan enligt 35 § KKF.

Utredningen vill i detta sammanhang framkasta tanken på en reform i fråga om anmälningarna enligt 36 § KKF. Reformen skulle kunna innebära en övergång till en ordning motsvarande den som utredningen tänkt sig i det s. k. överflyttningssalternativet (jfr 6.3.6). Fördelen med en sådan ordning är framför allt att en obligatorisk omprövning genom länsrättens försorg blir nödvändig bara om körkortshavaren begär en sådan prövning.

Uppgiften att företräda det allmänna som part i länsrätt m. m.

Vid ett införande av partsrepresentation för det allmänna vid skriftlig handläggning och muntlig förhandling inför förvaltningsdomstolarna torde utom stadgandena i förvaltningsprocesslagen om måls anhängiggörande, bestämmelserna om måls handläggning (8–19 §§) och beslut (28–32 §§) vara av särskilt intresse.

Om ett tvåpartsförhållande införs i körkortsmålen, synes ett allmänt ombud så långt det är möjligt böra anförtros uppgifter motsvarande en allmän åklagares åligganden i brottmålsprocessen. Enligt 4 § förvaltningsprocesslagen skall i ansökningshandling eller därmed jämförlig handling anges vad som yrkas. Det allmänna ombudet bör därför åläggas att framställa någon form av *yrkande i körkortsfrågan*.

När ett sådant yrkande bör framställas och hur det bör utformas är enligt utredningens bedömning en svår fråga. Tidpunkten torde till en del vara beroende av innehållet och vice versa. En faktor, som synes vara av särskilt intresse vid övervägandena, består i att fullständig utredning i en körkortsfråga sällan föreligger vid "sällningen" av inkommande registerblad och andra uppgifter. I vissa fall kan fullständig utredning ej sägas föreligga förrän förtydliganden gjorts i samband med en muntlig förhandling. Det är därför svårt för ett allmänt ombud att redan på grundval av det befintliga materialet framställa ett bestämt yrkande i länsrätten.

I denna fråga synes också innehållet i 29 och 30 §§ förvaltningsprocesslagen vara av intresse. I 29 § stadgas att rättens avgörande ej får gå utöver vad som yrkats i målet medan i 30 § utsägs att rättens avgörande av mål skall grundas på vad handlingarna innehåller och vad i övrigt förekommit i målet.

Enligt utredningens mening måste länsrätten ha full frihet att för den brottslighet som föreligger till bedömning besluta den körkortsåtgärd som rätten finner påkallad. Denna frihet måste föreligga även om det allmänna ombudet skulle ha en avvikande mening i fråga om lämplig åtgärd. Om ombudet skulle anse länsrättens avgörande felaktigt, får han i stället föra målet vidare till högre instans. Denna principinställning får tjäna som utgångspunkt vid utredningens vidare överväganden. En lösning är naturligtvis att låta det allmänna ombudet yrka att körkortsinnehavet tas upp till omprövning enligt ett visst lagrum i körkortslagen. Detta yrkande skulle kunna framställas i samband med omprövningsanmälan och yrkandet lämnar länsrätten full frihet att bestämma erforderlig körkortsåtgärd. Länsrätten skulle sedan – efter verkställd utredning enligt nu tillämpad modell – vid delgivningen med körkortshavaren ha att utfärda föreläggande för denne att inkomma med svaromål i anledning av det allmänna ombudets yrkande. Det allmänna ombudet skulle enligt detta system kunna utveckla sin närmare inställning i körkortsfrågan endast i samband med förekommande muntliga förhandlingar.

Ett system av nyss beskrivet slag har processekonomiska nackdelar. Körkortshavaren skulle ej – förrän möjligen vid pläderingen vid en muntlig förhandling – få klart för sig vilken körkortsåtgärd som det allmänna ombudet påkallar. Körkortshavaren skulle därför, för att gardera sig, vara tvungen att alltid utgå från att körkortet kan komma att återkallas och processa med denna utgångspunkt. Om han i förekommande fall redan från början får klart för sig att det allmänna ombudet anser varning vara en tillräcklig åtgärd, skulle detta otvivelaktigt kunna avhålla honom från att göra några invändningar eller i varje fall begränsa processen. Detta skulle innebära processekonomiska fördelar.

För att inte komma i konflikt med 29 § förvaltningsprocesslagen skulle man kunna överväga en ordning där det allmänna ombudet yrkar omprövning enligt ett visst lagrum i körkortslagen men endast anger en ståndpunkt i fråga om lämplig körkortsåtgärd. Denna ståndpunkt, som alltså ej skulle betraktas som ett yrkande, skulle lämpligen inte anges förrän utredningen i körkortsfrågan avslutats. Härefter skulle kommunikering med körkortshavaren äga rum på samma sätt som i det första förslaget. Oavsett om muntlig förhandling äger rum eller om enbart skriftväxling förekommer kan det i vissa fall tänkas, att vad härvid framkommer föranleder det allmänna ombudet att ändra ståndpunkt i fråga om erforderlig körkortsåtgärd. Han bör då rimligtvis vara oförhindrad att pläderingsvis eller skriftligen ge detta till känna. Genom ett system av detta slag skulle körkortshavaren på ett tidigt stadium få klart för sig vilken ståndpunkt det allmänna ombudet intar i körkortsfrågan samtidigt som länsrätten skulle ha full frihet att besluta den körkortsåtgärd rätten finner påkallad. Körkortshavaren bör enligt detta system i förekommande förelägganden erinras om att länsrätten äger denna frihet oberoende av det allmänna ombudets ståndpunkt i körkortsfrågan. I de fall – förmodligen ganska få – då länsrätten beslutar en strängare körkortsåtgärd än det allmänna ombudets ståndpunkt innefattat, kan körkortshavaren om han så önskar överklaga beslutet i högre instans.

Ett tredje alternativ är att ta steget fullt ut och låta det allmänna ombudet framställa ett preciserat yrkande i körkortsfrågan med krav på visst körkortsingripande, dvs. varning eller återkallelse eller återkallelse alternativt varning. Frågan om spärrtidens längd får väl däremot närmast anses vara en pläderingsfråga. Liksom i närmast föregående alternativ bör yrkandet ej framställas förrän utredningen i körkortsfrågan är klar. Yrkandet kan på så sätt inflyta i länsrättens föreläggande till körkortshavaren att inkomma med svaromål. Det allmänna ombudet bör även i detta system ha möjlighet att sedermera ändra sitt yrkande om han anser detta påkallat.

För att länsrätten i det sist angivna systemet skall bibehållas vid sin handlingsfrihet i fråga om lämplig körkortsåtgärd torde det vara nödvändigt att införa ett förtydligande stadgande härom såvitt angår körkortsmålen. Som en konsekvens härav måste länsrättens förelägganden utformas på ett sådant sätt att det för körkortshavaren tydligt framgår att länsrätten ej är bunden av det allmänna ombudets yrkande i körkortsfrågan. Om länsrätten skulle gå utöver det allmänna ombudets yrkande, får körkortshavaren liksom i föregående alternativ hänvisas till att föra talan mot beslutet.

Utredningens bedömning

Enligt vad utredningen funnit kan ett åläggande för ett allmänt ombud att framställa ett preciserat yrkande om viss körkortsåtgärd medföra vissa problem. Det torde nämligen ofta vara svårt att klart avskilja de fall då varning bör meddelas som ett alternativ till återkallelse från de fall då återkallelse bör ske. Det allmänna ombudet skulle i en sådan situation kunna förväntas framställa ett yrkande om återkallelse alternativt varning. Ett sådant yrkande skulle enligt vad som ovan anförts ej medföra några processekonomiska fördelar. Härtill kommer, att viss risk måste anses föreligga för att ett preciserat yrkande om viss körkortsåtgärd skulle kunna påverka länsrätten att i tveksamma fall ej avvika från yrkandet i sitt beslut.

Förutsättningen för att de nyss behandlade körkortsåtgärder skall kunna tillgripas är att den s. k. återkallelsenivån anses uppnådd. Enligt utredningens mening bör ett allmänt ombud på ett förhållandevis tidigt stadium kunna avskilja de fall då han anser att denna nivå har uppnåtts. Skulle det allmänna ombudet anse att det "i fråga om körkortshavare förekommit sådana omständigheter att det finns särskild anledning att erinra honom om de krav som ställs på honom från trafiksäkerhetssynpunkt" men ej anse att återkallelsenivån har uppnåtts, återstår av möjliga körkortsåtgärder endast den s. k. självständiga varningen enligt 22 § första stycket KKL.

Enligt 49 § KKF jämförd med 35 § KKF skall fråga om varning prövas av länsrätten i det län där körkortstillståndet har meddelats och efter anmälan av länsstyrelsen där. Om ett allmänt ombud införs i körkortprocessen, anser utredningen att det primära ansvaret för utfärdande av varning enligt 22 § första stycket KKL bör övergå från länsrätten till ombudet. Vid en sådan ansvarsfördelning måste det allmänna ombudet kunna meddela angiven typ av varning självständigt, dvs. utan föregående omprövningsanmälan till länsrätten. Härigenom skulle omprövningsanmälan bli aktuell bara i de fall då det allmänna ombudet anser att återkallelsenivån har uppnåtts. Om länsrätten efter en anmälan ej skulle anse att sådan nivå har uppnåtts, bör länsrätten rimligtvis vara oförhindrad att i förekommande fall utfärda självständig varning.

För att särskilja varning enligt 22 § första stycket KKL från den typ av varning som kan meddelas som ett alternativ till återkallelse, föreslår utredningen att den självständiga varningen i stället benämns *erinran*.

Vad som under 9.4.2 anförts i fråga om ett avskaffande av det nuvarande fullföljdsförbudet vid varning synes i fråga om erinran endast böra gälla till förmån för det allmänna ombudet. Om länsrätten skulle finna att en av det allmänna ombudet gjord omprövningsanmälan endast bör föranleda erinran, måste ombudet rimligtvis tillåtas att föra talan mot beslutet i kammarrätten med yrkande om strängare körkortsåtgärd. Denna besvärsmätt för det allmänna ombudet bör dock enligt utredningens mening ej – såsom vid varning – föranleda att motsvarande rätt tillförsäkras körkortshavaren. Anledningen härtill är att ett beslut om erinran – oavsett om det meddelats av det allmänna ombudet eller av länsrätten – ej kan anses medföra någon självständig rättsverkan och ej heller i övrigt innebära en sådan belastning för körkortshavaren att någon besvärsmätt framstår som motiverad.

Vad bör då gälla i fråga om det allmänna ombudets yrkande efter en

omprövningsanmälan? Enligt utredningens uppfattning bör det allmänna ombudet yrka att körkortsåtgärd vidtages. Härutöver bör det åligga det allmänna ombudet att som grund för yrkandet ange dels den brottslighet eller motsvarande som åberopas, dels de punkter i 16 § KKL som ombudet anser tillämpliga.

Det allmänna ombudets uppgift är att företräda det allmänna som part i körkortsmålen i länsrätten och i överinstanserna. I konsekvens härmed och i överensstämmelse med ordningen vid de allmänna domstolarna bör det allmänna ombudet ha ansvaret för den yttre ramen i körkortsprocessen. Länsrätten skall med andra ord ej kunna lägga annat än det som åberopats av det allmänna ombudet till grund för ett körkortsingripande. Skulle länsrätten finna, att den brottslighet eller motsvarande som åberopats av det allmänna ombudet, ej utgör tillräckliga skäl för ett körkortsingripande, bör domstolen vara förhindrad att utvidga sin prövning till att avse andra omständigheter. Samma ordning bör gälla beträffande återkallelsepunkterna i 16 § KKL. Skulle länsrätten finna att de av det allmänna ombudet angivna punkterna ej är tillämpliga i målet återstår endast att besluta om erinran, där sådan anses påkallad, eller att ombudets omprövningsanmälan ej föranleder någon körkortsåtgärd. Även i övrigt synes den processuella ordningen i tillämpliga delar böra följa bestämmelserna i rättegångsbalken. Detta inbegriper t. ex. reglerna om res judicata. Har länsrätten beslutat att viss av det allmänna ombudet åberopad brottslighet ej skall föranleda någon körkortsåtgärd, bör ombudet inte kunna utfärda en erinran på grund av denna brottslighet och inte heller på nytt anmäla enbart denna brottslighet för omprövning.

För att hindra att det allmänna ombudet utfärdar en erinran eller beslutar omprövningsanmälan med anledning av brott eller motsvarande, som ligger långt tillbaka i tiden, synes en *allmän preklusionsregel* böra införas som innebär att angivna åtgärder måste vidtagas inom viss tid. Denna regel bör dock ej gälla medicinska förhållanden eller i de fall körkortshavaren själv begärt att få körkortet återkallat. Beträffande brott torde en dylik preklusionsregel böra utgå från lagakraftvinnandet, respektive dagen för godkännande av straff- eller ordningsföreläggande eller från dagen för beslut om åtalsunderlåtelse och i övriga fall från den tidpunkt då det aktuella förhållandet blev känt för det allmänna ombudet. Vid upprepade förseelser enligt 16 § tredje punkten KKL synes dock preklusionstiden böra räknas från den tidpunkt då det senaste avgörandet vann laga kraft eller blev föremål för beslut om åtalsunderlåtelse. Preklusionstiden kan förslagsvis bestämmas till sex månader. Möjlighet till förlängning av tiden bör dock finnas.

Också *de interimistiska besluten* påkallar uppmärksamhet från de synpunkter som här diskuteras. Här måste åtskillnad göras mellan de beslut som fattas i anledning av att ett körkort omhändertagits och övriga interimistiska beslut. I det förra fallet torde det allmänna ombudet endast ha att vidarebefordra omhändertagandebeslutet för länsrättens prövning. I övriga fall synes det allmänna ombudet i samband med sällningen böra pröva om skäl för interimistisk körkortsåterkallelse föreligger. Om så bedöms vara fallet bör det allmänna ombudet omgående översända ärendet till länsrätten med yrkande att domstolen återkallar körkortet tills vidare. I ett dylikt fall måste det självfallet åligga länsrätten att ingå i prövning av yrkandet. Om

länsrätten vid denna prövning ej skulle finna skäl att återkalla körkortet interimistiskt uppkommer frågan om det allmänna ombudet bör tillåtas att föra särskild talan häremot. Enligt utredningens mening bör sådan talan kunna föras.

Om det allmänna ombudet efter det att omprövningsanmälan gjorts finner skäl att påyrka interimistisk körkortsåterkallelse bör detta rimligen stå honom fritt så länge länsrätten ej avgjort målet.

Underlåter det allmänna ombudet att framställa något yrkande om interimistisk körkortsåterkallelse bör länsrätten självfallet vara oförhindrad att på eget initiativ pröva frågan om körkortet skall återkallas tills vidare.

Ett särskilt spörsmål i detta sammanhang är frågan om *kommunikationsskyldigheten vid interimistiska beslut* i körkortsmålen. Enligt nuvarande praxis föregås de interimistiska beslut som länsrätten fattar utan samband med prövning av ett omhändertagandebeslut som regel ej av någon kommunikation med körkortshavaren. I överprövningsfallen känner ju körkortshavaren – genom omhändertagandet – till att hans körkortsinnehav ifrågasatts. I övriga fall kan föraren däremot ofta ha framfört fordon åtskilliga månader efter trafikbrottets begående innan det interimistiska beslutet fattas. Beslutet måste i dessa fall komma mycket överraskande för körkortshavaren.

Den beskrivna situationen lär ej uppkomma särskilt ofta. Härtill kommer att länsrätten fattar dylika interimistiska beslut bara i klara fall där det från trafiksäkerhetssynpunkt framstår som motiverat att föraren snarast möjligt tas ur trafiken. Utredningen vill lika fullt fästa uppmärksamheten på dessa fall. Det kan nämligen ifrågasättas om det är förenligt med de krav som bör ställas från rättssäkerhetssynpunkt att meddela angivna interimistiska beslut utan kommunikation, dvs. utan att körkortshavaren får tillfälle att försvara sig. Om körkortshavaren – efter den händelse som ligger till grund för ingripandet – fört fordon en längre tid, kan man med fog fråga sig varför man efter en dom inte ens har tid att bereda honom tillfälle att yttra sig i frågan om ett interimistiskt återkallande. Det kan också göras gällande att de fall det här är tal om aldrig kan vara klara; om så vore fallet skulle körkortet ha omhändertagits långt tidigare. Utredningen är medveten om att körkortet vid en eventuell kommunikation med körkortshavaren riskerar att "förkomma" i en del fall. Detta bör dock ej utgöra tillräckliga skäl mot kommunikation i en för körkortshavaren så viktig fråga. Om en dylik kommunikationsskyldighet införs – vilket utredningen vill förorda – torde tidsfristen för yttrande kunna göras mycket kort. Det torde vidare, enligt utredningens uppfattning, ligga i sakens natur att krav på formell delgivning ej kan uppställas i dessa fall.

Enligt vad som föreslagits i det föregående skall det allmänna ombudet ha till uppgift att å det allmännas vägnar framställa ett yrkande i körkortsmålen. Frågan inställer sig då om inte ombudet också bör ha samma rätt som körkortshavaren att *begära muntlig förhandling* i målet. (Jfr under 4.1, 9 § förvaltningsprocesslagen). En dylik ordning borde enligt utredningens mening kunna skapa förutsättningar för en ökad enhetlighet när det gäller frågan om muntliga förhandlingar i körkortsmålen. Utredningen föreslår därför att det allmänna ombudet ges denna rätt. En begäran från det allmänna ombudet om muntlig förhandling torde naturligen böra framställas samtidigt med yrkandet i målet men kan självfallet även komma

i fråga på ett senare stadium av processen, t. ex. sedan ombudet tagit del av förekommande yttranden från körkortshavaren.

Vid införandet av ett tvåpartsförhållande i körkortsmålen måste vidare övervägas vem som skall ha *ansvaret för utredningen* i dessa mål, länsrätten eller det allmänna ombudet. Som redan framgått ligger ansvaret för närvarande helt på länsrätten.

Enligt 8 § förvaltningsprocesslagen skall rätten tillse att målet blir så utrett som dess beskaffenhet kräver samt vid behov anvisa hur utredningen bör kompletteras. Detta stadgande skulle kunna tyda på att länsrätten vid ett tvåpartsförhållande i körkortsmålen alltså borde ha att bära det primära utredningsansvaret. En jämförelse med andra förvaltningsområden där allmänna ombud förekommer, t. ex. skattemålen, ger emellertid vid handen att så icke behöver vara fallet. I dessa mål svarar nämligen i första hand det allmänna ombudet för den utredning som behövs och som ej verkställts av motparten. Stadgandet i 8 § förvaltningsprocesslagen synes således ej ha tillämpats så bokstavligt i praxis och någon särskild anledning till strikt tillämpning i detta avseende torde ej föreligga för körkortsmålen del.

Jämför man med förhållandena i en allmän domstol kan den utredning som verkställs i en körkortsfråga närmast liknas vid den utredning som sker i påföljdsfrågan. Utredningen i påföljdsfrågan består bl. a. i inhämtande av yttranden från olika myndigheter, vilket som regel sker genom domstolens försorg. Det är på basis av denna utredning som åklagaren vid huvudförhandlingen har att framställa eventuella yrkanden i påföljdsfrågan. Denna jämförelse skulle kunna anses tala för att lägga utredningsansvaret på länsrätten. Förhållandena är emellertid knappast helt jämförbara. I körkorts målen gäller processen enbart "påföljdsfrågan" och det synes uppenbart att det allmänna ombudet måste ha en möjlighet att inte bara påverka länsrättens utredning utan också att själv verkställa utredning som kan stödja hans yrkande i målet.

Som grund för att åtminstone i praxis överflytta utredningsansvaret i körkortsmålen på det allmänna ombudet kan framför allt praktiska hänsyn åberopas. Det är en stor fördel om det allmänna ombudet i förekommande fall kan underlätta att göra omprövningsanmälan hos länsrätten. Till länsrätten bör med andra ord inte föras andra mål än sådana som kan anses kräva ett körkortsingripande. Prövningen i denna del bör åvila det allmänna ombudet men bör då också föregås av den utredning som kan anses nödvändig. Att denna utredning senare kan kompletteras genom beslut av länsrätten är en annan sak.

Det nyss beskrivna förfarandet kan självfallet inte användas vid anmälan av omhändertagandebeslut eller i fall då det allmänna ombudet efter "sällningen" anser skäl föreligga att omedelbart återkalla körkortet tills vidare och därför har anledning att omgående anmäla ärendet hos länsrätten med yrkande om interimistisk återkallelse. I dessa fall torde en fullständig körkortsutredning inte kunna föreligga när länsrätten tar ställning i frågan om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren.

Om det allmänna ombudet tillställs skriftliga inlagor från körkortshavaren för eventuellt yttrande, kan det vara en fördel om ombudet kan verkställa den eventuella utredning som inlagan kan föranleda, innan yttrandet avges. Överflyttas det primära utredningsansvaret på det allmänna ombudet, kan

onödig omgång undvikas även i detta fall samtidigt som ombudet kan utforma sitt yttrande på grundval av en utredning som han själv verkställt.

Enligt utredningens mening torde en överflyttning av det primära utredningsansvaret från länsrätten till det allmänna ombudet öka möjligheterna till en rationell handläggning vid införande av ett tvåpartsförhållande i körkortsmålen. Utredningen förordar därför ett dylikt system. Länsrätten måste dock självfallet vara oförhindrad att vid behov påfodra kompletterande utredning genom det allmänna ombudet eller att själv verkställa dylik utredning i enlighet med stadgandet i 8§ förvaltningsprocesslagen.

Det allmänna ombudet skall naturligtvis alltid kallas till muntliga förhandlingar inför länsrätten eller överordnade instanser. Ombudet bör vidare tillställas allt material i målet som han ej själv tillfört samt beredas tillfälle att skriftligen yttra sig över inlagor eller nedtecknade muntliga yttranden från körkortshavaren. Vid måls avgörande på handlingarna bör parterna beredas tillfälle till "slutskrift" sedan det allmänna ombudet framställt sitt yrkande i målet. Enligt utredningens mening torde lagakraftbevis beträffande dom eller motsvarande avgörande ej behöva avvaktas innan länsrätten riktar ett förläggande till körkortshavaren. Om denne avser att klaga på avgörandet kan han ju underrätta länsrätten härom. Även om körkortshavaren regelmässigt måste antagas ha fått ett exemplar av domen (motsvarande) synes länsrätten alltid böra bifoga det avgörande som åberopas i samband med föreläggandet.

Beträffande handläggningen vid muntlig förhandling torde vid ett tvåpartsförhållande, förutom stadgandena i förvaltningsprocesslagen (8–19 §§), bestämmelserna i 46 kap. RB om huvudförhandling i mål vari allmänt åtal föres böra gälla i tillämpliga delar.

Av avsnitt 6.8.1 om nuvarande ordning vid körkortsfrågans behandling i förarens utelämnade framgår, att om delgiven svarande uteblir från muntlig förhandling, målet som regel avgörs i svarandens utelämnade. Införandet av ett tvåpartsförhållande i körkortsprocessen synes ej böra medföra någon ändring av praxis i denna del.

Det ligger i sakens natur att det allmänna ombudet regelmässigt skall inställa sig i rätten vid muntlig förhandling i körkortsmål. Om detta av misstag ej skulle ske bör det enligt utredningens mening utgöra hinder för förhandlingen.

9.4.4 Ekonomiska överväganden vid inrättandet av ett allmänt ombud

Utredningen har i avsnitt 9.4.1 föreslagit att det allmänna ombudet vid en utbrytning av länsdomstolarna från länsstyrelserna placeras på vederbörande länsstyrelse och åläggs att enbart ta befattning med körkortsmål som hör till den egna länsstyrelsen. Om ett införande av allmänt ombud i körkortsprocessen blir aktuellt innan en utbrytning av länsrätterna genomförts, har utredningen på anförda skäl föreslagit att ombudet tills vidare inordnas i den nuvarande länsstyrelseorganisationen. Utredningens förslag till organisatorisk lösning är avsett att ge det allmänna ombudet tillräckligt arbetsunderlag samt underlätta rekryteringen av för uppdraget lämpliga personer.

Uppdraget som allmänt ombud kräver juridisk utbildning och erfarenhet men bör om möjligt också förenas med intresse för och kunskaper i trafikfrågor. De flesta av de arbetsuppgifter som utredningen i avsnitt 9 föreslagit för ett allmänt ombud fullgörs redan i nuläget av tjänstemän vid länsstyrelse och länsrätt. Detta gäller även utfärdandet av förarprovslägganden, vilket närmare utvecklas i avsnitt 10. Den enda uppgift som är "ny" i egentlig mening består i att som part företräda det allmänna i körkortprocessen i länsrätt och överinstanser. Införandet av ett allmänt ombud skulle således innebära att många av de uppgifter i körkortsmålen som idag åvilar länsstyrelse och länsrätt överflyttas på ombudet.

Mot bakgrund av det anförda föreställer sig utredningen, att lämpliga kandidater för uppdraget som allmänt ombud borde kunna rekryteras från den nuvarande länsstyrelseorganisationen. Uppgiften borde ligga väl till t. ex. för erfarna länsstyrelsejurister, vilka tidigare tjänstgjort som föredragande i körkortsmålen. Med hänsyn till de arbetsuppgifter som utredningen föreslagit för det allmänna ombudet borde en dylik lösning av rekryteringsfrågan bidra till att hålla nere kostnaderna för inrättandet av sådant ombud.

Utredningen vill i detta sammanhang framhålla att det är mycket väsentligt att de allmänna ombuden är väl kvalificerade. Höga krav i denna del är ägnade att försvaga de ibland framförda kraven på att speciella trafikexperter bör ingå i länsrätten. Att införa en sådan ordning är enligt utredningens mening inte nödvändigt eller ens önskvärt. I de fall särskilda krav på expertkunskap föreligger bör länsrätterna däremot givetvis kunna höra lämpliga experter som sakkunniga.

10 Förnyat förarprov

10.1 Direktiven m. m.

I utredningens ursprungliga direktiv anføres i fråga om förarprov följande.

I propositionen (1975/76:155) har i olika sammanhang frågor om förarprovets utformning behandlats. Sålunda har pekats på de möjligheter som finns i gällande lagstiftning att låta en förare gå igenom nytt förarprov. I anslutning härtill har förordats att föreläggande om sådant förarprov utnyttjas i större utsträckning och mera variationsrikt än nu som alternativ till andra åtgärder och att även kraven på nytt förarprov efter körkortsåterkallelse nyanseras. I samtliga fall har förutsatts att proven får en för anmärkningsfallen anpassad utformning. Tyngdpunkten i förarutbildningen har under årens lopp förskjutits. Förutom faktakunskaper spelar numera förarens attityder till trafiken och trafiksäkerheten en stor roll. Det differentierade körkortssystemet medger att förarproven anpassas till olika typer av fordon. I linje med vad som anføres i propositionen bör utredas vilka möjligheter det finns att använda förarprovet som ett mer effektivt instrument beträffande förare mot vilka anmärkningar riktas. Vid utredningen bör man sikta till att provet skall kunna utnyttjas både som alternativ till annan åtgärd och som en prövning av den som har fått sitt körkort återkallat men önskar återfå sin behörighet.

Frågan om en förbättrad förarutbildning som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd övervägs av trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07). I direktiven till denna utredning anføres härom bl. a.

En första uppgift för de sakkunniga bör vara att kartlägga olika möjliga trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Dessa kan med avseende på effekten och inriktningen vara av olika slag. Man kan skilja mellan å ena sidan olycksförebyggande och å andra sidan skadeförebyggande åtgärder. Exempel på olycksförebyggande åtgärder är förbättrad förarutbildning och skärpt trafikövervakning.

En jämförelse mellan de båda utredningsdirektiven ger vid handen, att trafiksäkerhetsutredningen har att med beaktande av kostnads- och nyttoaspekter göra en allmän genomgång av möjligheterna till olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, bl. a. genom en "förbättrad förarutbildning" medan körkortsutredningen har att inrikta sig på överväganden om förarprovets användande "som ett mera effektivt instrument beträffande förare mot vilka anmärkningar riktats".

10.2 Nuvarande ordning

10.2.1 *Författningsbestämmelser*

Körkortsmyndigheternas möjlighet att låta förare genomgå nytt förarprov regleras, såvitt nu är av intresse, av bestämmelserna i 12, 33 och 42 §§ KKF jämförda med 39 § 2 st KKL.

Enligt 12 § KKF får länsstyrelse, när körkortstillstånd meddelas efter återkallelse eller efter beslut varigenom spärrtid har bestämts, som villkor för körkort bl. a. föreskriva att bevis om godkänt förarprov skall ges in efter viss tid eller vid regelbundet återkommande tillfällen.

I 33 § KKF bemyndigas länsstyrelse att då anledning finns till antagande att körkortshavare ej uppfyller de förutsättningar som gäller för erhållande av körkort, förelägga honom att inkomma med läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. I föreläggandet får föreskrivas, att undersökning eller prov skall verkställas av viss person eller av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen får också själv föranstalta om utredning som behövs.

I 42 § KKF anges att körkort efter återkallelse enligt 16 § 1 st 1–6 KKL lämnas ut utan att nytt, godkänt förarprov behöver avläggas förutsatt att spärrtiden har varat högst sex månader och ansökan om körkortstillstånd gjorts inom en månad efter spärrtidens utgång. Om särskilda skäl föreligger, får dock i beslut om återkallelse bestämmas att godkänt förarprov skall avläggas.

Enligt 39 § 2 st KKL har domstol vid frågor som rör körkortsingripanden samma befogenhet som länsstyrelsen har när den handlägger körkortsärende.

Bestämmelserna i 12 och 33 §§ KKF har hämtats från motsvarande äldre författning (körkortskungörelsen), medan 42 § KKF innebär en modifiering av det i samma kungörelse angivna kravet på nytt förarprov vid återförvärv av körkort efter återkallelse på grund av trafikbrott. De särskilda skäl som enligt 42 § kan föranleda att godkänt förarprov skall avläggas kan enligt departementschefen (prop. 1975/76:155) utgöras av anmärkningsvärda brister i förarens praktiska och teoretiska färdigheter eller i hans attityder till trafiken.

Bemyndigandet för domstol i 39 § 2 st KKL har i huvudsak hämtats från en motsvarande bestämmelse i körkortskungörelsen.

10.2.2 *Utformningen av det nuvarande förarprovet enligt 33 § KKF m. m.*

Det förarprov som någon har att genomgå efter föreläggande enligt 33 § KKF har karaktär av ett "utökat förstagångsprov". Provet består som regel av en praktisk del och en teoridel. Förrättningsmannen, vilken oftast är en erfaren förarprövare, kan där så bedöms som ändamålsenligt inrikta provet på att undersöka förarens färdigheter inom det område som framstår som särskilt intressant med hänsyn till de trafikförseelser som föranlett omprövningen.

Utöver det i 33 § KKF angivna förarprovet förekommer det enligt vad utredningen inhämtat i praxis att trafikinspektörerna tillställs "förarprovs-

remisser" från länsstyrelserna/länsrätterna. Dessa remisser syftar till att få svar på frågan huruvida ett föreläggande att genomgå nytt förarprov bör utfärdas för viss förare. Remissförfarandet aktualiseras i de fall då det framstår som tveksamt om ett formellt föreläggande bör utfärdas och används företrädesvis beträffande äldre förare. När vederbörande trafikinspektör mottagit remiss tas som regel en informell kontakt med föraren för att bestämma tid för ett sammanträde med kontroll av förarens kvalifikationer. Denna prövning sker ej sällan på förarens hemort. Förrättningsmannen har härvid erforderlig tid till sitt förfogande och kan anpassa prövningen så att förarens förmodade brister särskilt undersöks. Det bör framhållas att denna prövning är helt frivillig. Om föraren motsätter sig prövningen får i stället föreläggande enligt 33 § KKF utfärdas. Om prövningen utfaller negativt, föranleder detta som regel att föraren föreläggs att genomgå nytt förarprov enligt 33 § KKF. I denna situation avstår många förare från det formella provet med hänsyn till resultatet av den föregående prövningen.

10.2.3 *Nuvarande praxis vid förarprovsförelägganden m. m.*

Enligt vad utredningen erfarit är praxis i fråga om förarprovsförelägganden mycket oenhetlig. Medan föreläggandeinstitutet i vissa län utnyttjas i betydande utsträckning, används det i andra mera sparsamt eller knappt alls. Detsamma torde gälla i fråga om "förarprovsremisserna".

10.2.4 *Uttalanden vid tillkomsten av nuvarande lagstiftning m. m.*

Körkortsmyndighetens befogenhet att – som ett led i omprövningen av förarens lämplighet – förelägga honom att inkomma med lämplighetsintyg eller kompetensbevis infördes genom en ändrig av vägtrafikförordningen 1958. Tidigare hade körkortsmyndigheten endast haft möjlighet att ålägga förare att inkomma med läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest kunde komma att återkallas. Ändringen i vägtrafikförordningen grundade sig på trafiksäkerhetsutredningens år 1957 avgivna betänkande Trafiksäkerhet II (SOU 1957:18). I sina motiv till ändringsförslaget anförde trafiksäkerhetsutredningen – efter en erinran om vikten av att omprövning vid behov skedde av körkortsinnehavares lämplighet – följande (s. 341 i betänkandet).

Utredningen anser sig i detta sammanhang särskilt vilja understryka, att körkortsmyndighetens prövning icke uteslutande skall vara inriktad på spörsmålet, huruvida körkortet skall återkallas eller icke. Myndigheten skall istället, om vederbörande befinnes olämplig som förare, fråga sig på vad sätt den särskilda risk, som följer av denna olämplighet, på effektivaste och för alla parter bästa sätt skall undanröjas. Om olämpligheten t. ex. består däri, att vederbörandes kunskaper äro bristfälliga ifråga om trafikreglerna eller om hur de särskilda faror och svårigheter, som föreligga i vissa situationer (t. ex. vinterkörning i halt väglag), bäst skola bemästras, synes den riktiga utvägen vara att tillse att vederbörandes kunskaper och insikter förbättras i dessa hänseenden. Föraren bör då kunna åläggas att förvärva det erforderliga måttet av teoretiska kunskaper samt avlägga ett muntligt prov inför besiktningsman som villkor för att få behålla sitt körkort. Om olämpligheten däremot består i bristande manöverskicklighet vid handhavandet av fordonet bör föraren på motsvarande sätt kunna åläggas att skaffa sig bättre körförmåga samt avlägga ett praktiskt förarprov.

Utredningen vill med skärpa framhålla angelägenheten av att så snart det finns någon anledning misstänka att bristande kunskaper, insikter eller färdigheter medverkat till uppkomsten av en olycka eller till att en trafikförseelse av någon betydelse begåtts, körkortsmyndigheten på nu antytt sätt låter ompröva förarens lämplighet. I sitt förslag till ändrad lydelse av 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen har utredningen intagit ett särskilt stadgande härom.

Utredningen anförde vidare bl. a.

Utredningen vill i detta sammanhang understryka, att omprövningen är en fullt naturlig och helt oantastlig åtgärd, som i och för sig icke innebär något som helst intrång i en persons rätt att föra motorfordon. Antingen ger omprövningen vid handen att föraren besitter de erforderliga kvalifikationerna och då kan resultatet av omprövningen icke läggas till grund för ett ingripande mot föraren. Eller också visar omprövningen, att föraren brister i kraven för erhållande av körkort och då framstår en åtgärd mot föraren såsom fullt motiverad, alldeles oavsett beskaffenheten av den gärning eller det förhållande, som givit anledning till misstanke om förarens olämplighet.

Efter ändringen av 33 § vägtrafikförordningen erhöll paragrafens första moment följande lydelse.

Finner länsstyrelse, med hänsyn till inkomna underrättelser om person, för vilken länsstyrelsen utfärdat körkort, skäligen anledning till antagande, att denne icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga förutsättningar, som gälla för erhållande av körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om hans lämplighet till omprövning. Länsstyrelsen äger därvid förelägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Föreläggandet 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.

JO behandlade i 1965 års ämbetsberättelse (s. 531) tillämpningen av den nya bestämmelsen och uttalade härvid bl. a. (s. 536 – 537).

Åt länsstyrelserna har --- givits en i författningstexten opreciserad befogenhet att – då skäligen anledning föreligger till antagande att förare i visst eller vissa hänseenden ej uppfyller förutsättningar för erhållande av körkort och omprövning av hans lämplighet därför skall ske – meddela --- föreläggande. Möjligheten att begagna denna befogenhet är sålunda begränsad till fall, då det på objektiva grunder kan misstänkas att föraren ej uppfyller förutsättningarna. Härav följer att föreläggande icke kan ifrågakomma endast av den anledning att föraren vid ett enstaka tillfälle gjort sig skyldig till någon mindre anmärkningsvärd oaksamhet. Som trafiksäkerhetsutredningen framhållit kan nämligen även den mest ansvarsfulla och i övrigt fullt kvalificerade förare genom ett ögonblicks slappnande uppmärksamhet eller av annan tillfällig anledning åsidosätta givna trafikföreskrifter utan att det därför är påkallat att ompröva hans lämplighet som förare.

Men även i fall där fog föreligger för sådan omprövning, har befogenheten att förelägga vederbörande att inkomma med kompetensbevis sin givna begränsning med hänsyn till det allmänna syftet med föreläggandeinstitutet och till dess praktiska användbarhet i det särskilda fallet. Härvid är till en början att märka, att befogenheten att meddela föreläggande är avsedd att ingå som ett led i länsstyrelsens omprövning av körkortsinnehavarens lämplighet, en omprövning som i första hand skall ge svar på frågan om föraren allttjämt bör kunna betros med rätten att framföra motorfordon. Detta innebär att utrymme icke föreligger att begagna föreläggandeinstitutet i sådana

fall, där omständigheterna äro för föraren så graverande att han – även om han till äventyrs skulle bli godkänd vid företaget förarprov – icke bör betros med nyssnämnda rätt. Föreläggandet får med andra ord icke användas såsom någon självständig reaktionsform mot körkortshavare vid sidan av de i författningen anvisade, återkallelse eller varning. Föreläggandet är nämligen, såsom ovan framhållits, endast avsett att tjäna som hjälpmedel för länsstyrelsen vid genomförandet av ifrågavarande omprövning och därmed sammanhängande ställningstagande till frågan huruvida körkortsreaktion bör vidtagas eller icke.

Stadgandet i 33 § 1 mom vägtrafikförordningen överfördes i samband med 1972 års trafiklagstiftning till körkortskungörelsen och upptogs i dess 48 § utan att detta innehållsmässigt föranledde några ändringar.

De redovisade uttalandena torde kunna sammanfattas på detta sätt:

1. Befogenheten att meddela föreläggande om nytt förarprov är avsedd att ingå som ett led i körkortsmyndighetens omprövning av körkortshavarens lämplighet och får icke användas såsom någon självständig reaktionsform mot körkortshavare vid sidan av återkallelse eller varning.
2. Omprövning genom nytt förarprov är en fullt naturlig och helt oantastlig åtgärd, som i och för sig icke innebär något som helst intrång i en persons rätt att föra motorfordon.
3. Föreläggande att undergå nytt förarprov bör användas så snart det finns någon anledning misstänka att bristande kunskaper, insikter eller färdigheter medverkat till uppkomsten av en olycka eller till en trafikförseelse av någon betydelse. Föreläggande bör däremot inte komma i fråga endast av den anledningen att föraren vid ett enstaka tillfälle gjort sig skyldig till någon mindre anmärkningsvärd oaktsamhet.
4. Nytt förarprov får inte föreläggas om föraren – även om han till äventyrs skulle bli godkänd vid provet – inte bör betros med rätten att framföra motorfordon.

10.2.5 Förarprov efter återkallelse

Det förarprov som någon har att genomgå för att efter körkortsåterkallelse erhålla nytt körkort överensstämmer i fråga om tillvägagångssättet i princip med ett "förstagångsprov".

10.3 Tidigare reformförslag

10.3.1 Trafikmålskommittén

Kommittén beskriver i betänkandet Rätten till ratten (SOU 1972:70 s. 62) sammanfattningsvis det nuvarande förarprovet med dess praktiska och teoretiska del som "en kontroll av vissa praktiska och teoretiska kunskaper och inte så mycket som en metod att gallra bort trafikfarliga trafikanter". I betänkandet erinras vidare om att någon metod för en mera ingående trafiksäkerhetsbedömning av körkortsaspiranter och körkortshavare inte finns utarbetad. Kommittén, som sett det som en central fråga att utreda möjligheterna till olika urvals- och diagnosticeringsmetoder, studerade olika

lämplighetstestningar av speciella förarkategorier, bl. a. de test som används i Västtyskland och Österrike. Bland de kategorier som där testas återfinns bl. a. förare med upprepade olycksfall eller trafikbrott. Angivna testningar innefattar dels en psykologisk bedömning med intervju, intelligenstag, personlighetstest och attitydtest, dels ett utvidgat praktiskt förarprov. Vid detta senare prov sker körning längs en förutbestämd rutt, varunder observationer av förarens uppträdande i olika trafiksituationer görs för att sedan analyseras och skattas efter ett bestämt standardmönster. Provet och den psykologiska undersökningen utnyttjas som grund för en helhetsbedömning av föraren. Med utgångspunkt från de gjorda undersökningarna drar kommittén slutsatsen att psykologiska test inte kan ligga till grund för beslut i körkortsfrågor. Däremot anser kommittén att ett utvidgat praktiskt förarprov kan vara till hjälp när det gäller att bedöma vissa gruppers framtida uppträdande i trafiken.

Syftet med ett sådant prov skulle enligt trafikmålskommittén vara att ge bättre underlag för de bedömningar som skall göras i fråga om framför allt praktiska färdigheter. Bland de grupper som kan tänkas bli föremål för det utvidgade provet nämner kommittén bl. a. "personer som efter ett körkortsingripande önskar att på nytt förvärva körkort".

Ett utvidgat praktiskt förarprov bör alltså enligt kommittén utgöra det centrala momentet i en särskild förarutredning, varvid systemet med iakttagelser under en särskild utvald körsträcka rekommenderas. I vissa fall kan emellertid även andra undersökningsmetoder komma i fråga, såsom t. ex. ett begåvningsstest eller ett psykomotoriskt test.

Kommittén betonar att den utredning som skall verkställas, i normalfallet inte bör användas för att hindra en person från att framföra fordon. Utredningen bör i stället främst ses som en startpunkt för en rehabiliteringsverksamhet, dvs. som en hjälp att få körkort eller behålla ett redan förvärvat körkort. För flertalet av de metoder som kan komma till användning gäller enligt kommittén att "ett utvecklingsarbete måste äga rum innan det kan börja tillämpas i stor skala i det praktiska trafiksäkerhetsarbetet".

Kommittén förordar att särskilda befattningshavare – trafik konsulenter – tillsätts inom ett system för ökad förarkontroll. Trafikkonsulenter, vilka enligt kommittén organisatoriskt bör knytas till trafiksäkerhetsverkets lokalorganisation, skulle bl. a. få till uppgift att medverka i de mera ingående undersökningar som skall utgöra del av det utvidgade förarprov som föreslås i vissa fall.

10.3.2 *Uttalanden i prop. 1975/76:155*

I prop. 1975/76:155 (s. 84) konstaterar departementschefen att endast ett relativt litet antal remissinsanser yttrat sig över trafikmålskommitténs förslag om en kvalificerad förarutredning. Av remissinstanserna är det endast ett par som tillstyrkt det, medan de övriga är tveksamma. Trafiksäkerhetsverket anser i sitt remissvar att ett kvalificerat förarprov väl kan öka möjligheterna att bedöma den rent tekniska körskickligheten, men att det är osäkert om man med dess hjälp kan få en uppfattning om förarens benägenhet att följa trafikreglerna. Kommitténs tankegångar i fråga om begåvningsstest och psykomotoriska test döms ut som föråldrade av socialstyrelsen och Sveriges

trafikskolors riksförbund. Departementschefen yttrade i anledning av remissbehandlingen följande.

Vid remissbehandlingen har förslaget inte vunnit gehör hos de sakkunniga instanserna. Jag delar den uppfattning som sålunda har kommit till uttryck och kan inte tillstyrka att ett förarprov inrättas enligt de riktlinjer som kommittén har dragit upp. I detta sammanhang vill jag emellertid peka på att körkortsmyndigheterna redan har möjlighet att i tveksamma fall låta föraren gå igenom nytt förarprov. Föreläggande om sådant prov förekommer dock relativt sällan. För min del vill jag förorda att man i större utsträckning utnyttjar denna möjlighet att kontrollera förarnas beteende i trafiken. Dessutom bör det vara möjligt att bygga vidare på de nu gällande bestämmelserna och undersöka hur ett för just detta ändamål lämpligt förarprov bör vara utformat.

Departementschefen ifrågasätter också (s. 86) behovet av den av kommittén förordade trafikonsulentorganisationen samt yttrar vidare.

Det synes nödvändigt att före ett ställningstagande göra en detaljanalys med avseende på vilka trafiksäkerhetsbehov som skulle kunna tillgodoses genom tillskapandet av en konsulentorganisation. Inte minst mot bakgrunden av vikten att göra prioriteringar mellan olika tänkbara trafiksäkerhetsåtgärder är en sådan analys nödvändig. Uppgifter av detta slag har tilldelats trafiksäkerhetsutredningen och det skulle vara olyckligt att i ett väsentligt avseende föregripa utredningens arbete. — Även i fråga om organisationen av trafiksäkerhetsarbetet har trafiksäkerhetsutredningen fått i uppgift att undersöka vilka förändringar som behövs. Inte heller på dessa områden är det lämpligt att föregripa trafiksäkerhetsutredningens arbete, som bör grunda sig på en helhetsbedömning av olika möjliga åtgärder. Sammanfattningsvis finner jag att det saknas tillräckligt material för att ta ställning till förmån för införandet av ett system med trafikonsulenter.

10.4 Överväganden

10.4.1 Inledning

Man har vid trafiksäkerhetsforskning funnit att ca 90 % av alla trafikolyckor orsakas av den s. k. mänskliga faktorn. Medan vi idag ligger väl framme när det gäller trafiksäkerhetskontrollen av våra fordon är det betydligt sämre ställt med kontrollen av förarna. Utredningen har inte till uppgift att överväga reformer av den räckvidd som trafikmålskommitténs förslag om en trafikonsulentorganisation innebar. Som ett steg på vägen mot en förbättrad kontroll av förarna bör man enligt utredningens mening nu – såsom departementschefen förordat – begränsa sig till att i större utsträckning än för närvarande utnyttja de möjligheter som idag finns att vid behov låta försumliga förare genomgå nytt förarprov. En stark medvetenhet hos förarna om att försumlighet i trafiken i ökad omfattning kan föranleda krav på nytt förarprov kan förväntas få en preventiv effekt och därmed bli betydelsefull från trafiksäkerhetssynpunkt.

10.4.2 *Utformning och organisation*

Det framstår enligt utredningens uppfattning ej som meningsfullt att ge det i 33 § KKF angivna förarprovet annan utformning än det har idag. Ifrågavarande förarprovning bör bestå av ett praktiskt prov samt en kontroll av förarens kunskaper om gällande trafikregler och av hans attityder till trafiken. Vid provet bör de omständigheter som föranlett omprovningen särskilt beaktas. Då körkortsmyndigheten finner skäl härför bör ett föreläggande enligt 33 § KKF kunna utformas så att endast vissa av förarens kvalifikationer underkastas provning. Provet bör med andra ord kunna begränsas till att avse enbart den praktiska färdigheten eller enbart de teoretiska kunskaperna. Utredningen vill särskilt understryka vikten av att förarprovet enligt 33 § KKF handhas av en erfaren förrättningsman och att denne i förekommande fall ges tillräcklig tid för samtal med föraren. För att förrättningsmannen skall kunna lägga särskild vikt vid de omständigheter som föranlett omprovningen bör han regelmässigt ha tillgång till handlingarna i körkortsärendet. För att detta ej skall förbises bör i föreläggandet till föraren föreskrivas att det av förrättningsmannens förarprovsrapport skall framgå att handlingarna i körkortsärendet funnits tillgängliga. Praktiskt bör detta lättast kunna ordnas genom en telefonkontakt från förrättningsmannen till vederbörande körkortsmyndighet.

Det i avsnitt 10.2.2 beskrivna förfarandet med "förarprovsremisser" är enligt utredningens mening både onödigt och olämpligt. Om det vid den förarprovning som äger rum efter en remiss visar sig att föraren är olämplig och ej bör betros med körkort leder detta ej alltid till att körkortet omedelbart återkallas utan endast till ett formellt föreläggande enligt 33 § KKF. En sådan omgång är enligt utredningens synsätt icke motiverad. Körkortsmyndigheten bör i de fall man har anledning misstänka att körkortshavare ej uppfyller de förutsättningar som gäller för erhållande av körkort – och förutsättningarna att utfärda föreläggande enligt 33 § KKF eljest är för handen (jfr under 10.2.4) – utfärda dylikt föreläggande utan att detta föregås av ett remissförfarande. Om vederbörande trafikinspektör i ett enskilt fall anser föraren vara betjänt av ett "varligt" tillvägagångssätt vid provningen liknande det som förekommer vid angivna "förarprovsremisser", bör utrymme härför finnas inom ramen för förfarandet enligt 33 § KKF.

Enligt utredningens bedömning bör ett remissförfarande i nu aktuellt sammanhang kunna komma i fråga endast i de fall då anledning förekommer att begära trafikinspektörs yttrande "på handlingarna". Detta synes kunna bli aktuellt t. ex. i samband med frågeställningar om betydelsen av kroppsliga defekter och dylikt vid förandet av motorfordon eller eljest i syfte att få underlag i frågan huruvida föreläggande enligt 33 § KKF bör utfärdas.

Det *förarprov* som någon har att genomgå *efter återkallelse* skiljer sig, som ovan angivits, i princip ej från ett "förstagångsprov". Enligt utredningens mening bör någon ändring ej ske i denna del.

Organisatoriskt finns förutsättningarna för en ökad förarkontroll redan idag i form av trafiksäkerhetsverkets regionala enheter, vilka vid behov kan förstärkas. De förarprov som sker efter föreläggande enligt 33 § KKF bör i största möjliga utsträckning handhas av erfarna förarprovare. Det ligger närmast till hands att de kostnader som en ökad förarkontroll i form av förnyade förarprov kan medföra betalas av de kontrollerade förarna.

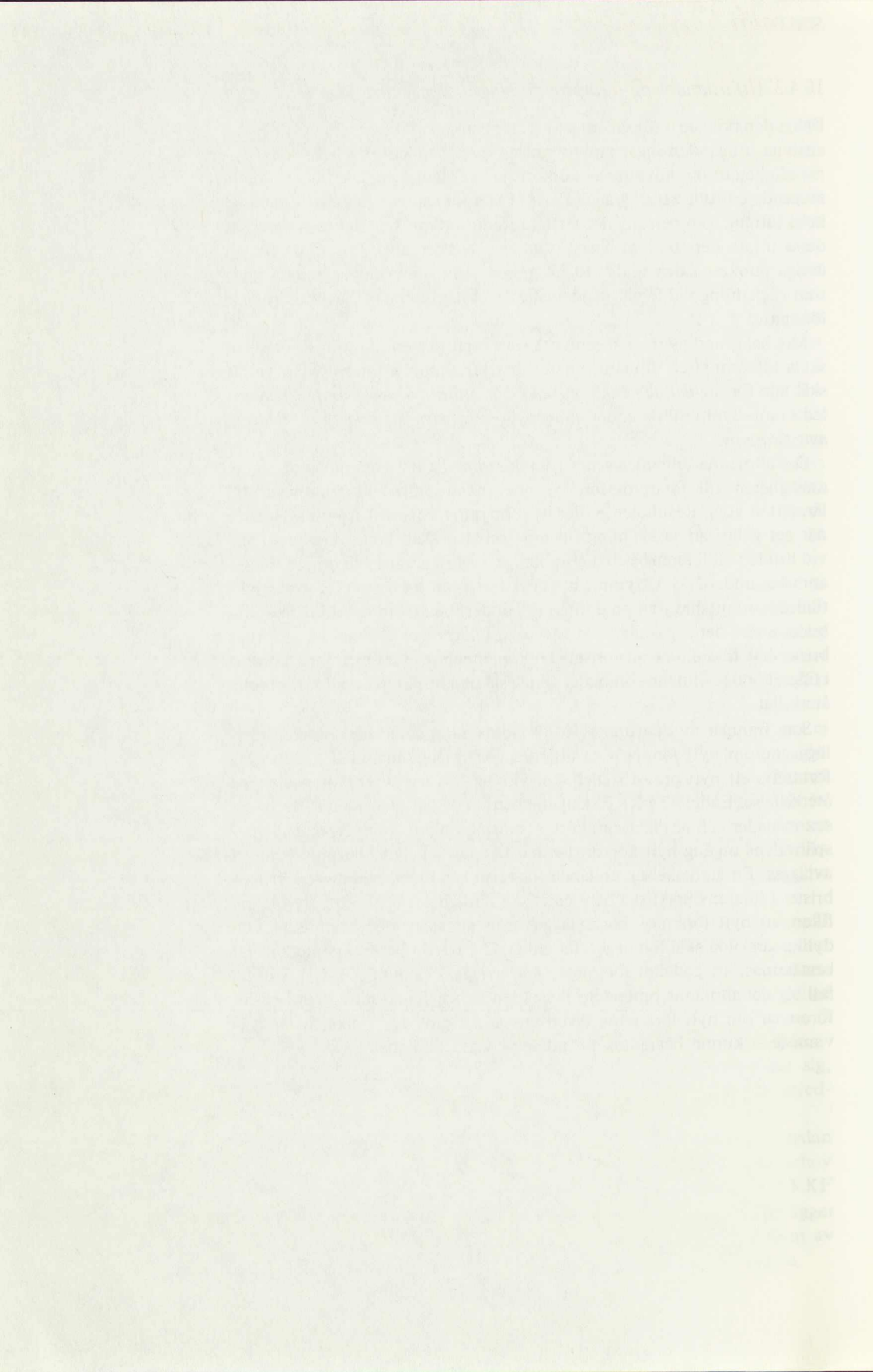
10.4.3 *Utfärdandet av förarprovsförelägganden enligt 33 § KKF*

Enligt den tidigare trafiksäkerhetsutredningens och JO:s under avsnitt 10.2.4 angivna uttalanden ingår omprövningen av förare som ett led i körkortsmyndighetens omprövning av körkortshavares lämplighet och utgör i detta avseende en fullt naturlig åtgärd, som i och för sig icke innebär något som helst intrång i en persons rätt att föra motorfordon. Utredningen anser att dessa uttalanden alltjämt äger aktualitet. De bör därför tillsammans med övriga punkter i den under 10.2.4 gjorda sammanfattningen kunna tjäna som vägledning vid föreläggandeinstitutets tillämpning i fråga om förnyade förarprov.

Mot bakgrund av de befogenheter som utredningen i avsnitt 9 föreslagit skola tillkomma ett allmänt ombud, har utredningen funnit övervägande skäl tala för att *det allmänna ombudet* bör anförtros uppgiften att som ett led i omprövningsförfarandet *utfärda förelägganden för föraren att undergå nytt förarprov*.

Det allmänna ombudet synes i förekommande fall böra använda sig av möjligheten till förarprovsföreläggande innan omprövningsanmälan till länsrätten görs. Resultatet av det nya förarprovet får sedan bli vägledande när det gäller att ta ställning till om anmälan skall göras. Ger resultatet vid handen att föraren besitter erforderliga kvalifikationer bör omprövningsanmälan underlåtas. Utrymme bör dock finnas att för brottet (motsvarande) tilldela körkortshavaren en erinran (jfr under 9.4.3), om det allmänna ombudet anser detta påkallat. Om det nya förarprovet avslöjar så allvarliga brister hos föraren att ett fortsatt körkortsinnehav ej anses kunna komma i fråga, bör det allmänna ombudet vända sig till länsrätten för att få körkortet återkallat.

Som framgår av den under 10.2.4 gjorda sammanfattningen skall föreläggande om nytt förarprov ej utfärdas i klara återkallelsefall. I dessa fall förutsätts att nytt prov i stället sker vid återförvärv av körkortet efter en återkallelse. Enligt 42 § KKF skall emellertid i de fall spärrtiden ej överstigit sex månader och ansökan om körkortstillstånd gjorts inom en månad efter spärrtidens utgång nytt körkort lämnas ut utan att nytt förarprov behöver avläggas. En återkallelsegrundande förseelse kan emellertid avslöja sådana brister i förarens praktiska och teoretiska färdigheter eller attityder till trafiken, att nytt förarprov bör avläggas trots att spärrtiden begränsats. Om dylika särskilda skäl föreligger, får enligt 42 § KKF i beslut om återkallelse bestämmas, att godkänt förarprov skall avläggas (jfr under 9.2.1). I dessa fall bör det allmänna ombudet i länsrätten hemställa att rätten i sitt beslut förordnar om nytt förarprov. Även ett sådant prov bör – liksom för närvarande – kunna begränsas till att avse vissa färdigheter.



11 Överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter

11.1 Nuvarande ordning

Enligt 9 § KKF prövas fråga om körkortstillstånd av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd. Vistas sökanden i annat län än det där han är kyrkobokförd får länsstyrelsen hänskjuta ansökningen till det andra länet om sökanden begär det eller länsstyrelsen eljest finner det lämpligt. Fråga om körkortstillstånd för den som ej är kyrkobokförd i landet prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden vistas.

Frågor om körkortstillstånd kan således hänskjutas till sökandens vistelälän. Någon motsvarande hänskjutningsmöjlighet finns ej i fråga om körkortsmål vid länsrätt. Detta gäller såväl vid prövningen av vissa ansökningar som vid de vanliga körkortsmålen. De mål som här kan vara av intresse är följande.

Enligt 2 § 3 st KKL får den förare, vars körkort har återkallats, inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats.

Som framgår av avsnitt 6.7.1 får enligt 25 § KKL – om synnerliga skäl föreligger – återkallelse hävas eller spärrtid sättas ned om ny omständighet inträffat eller blivit känd sedan beslut om återkallelse eller spärrtid har vunnit laga kraft.

Frågor om återkallelse och varning prövas enligt 35 § 1 st och 49 § KKF av länsrätten i det län där körkortstillståndet har meddelats och efter anmälan av länsstyrelsen där. Har nytt körkortstillstånd meddelats i annat län efter körkortets utfärdande gäller vad nu sagts i stället länsrätten och länsstyrelsen i det länet.

Enligt 35 § 2 st KKF prövas fråga om medgivande enligt 2 § 3 st KKL – förutom i samband med prövning av fråga om återkallelse – efter ansökan av den vars körkort har återkallats. Prövning av ansökan görs av den länsrätt som meddelat beslutet om återkallelse. Ansökan ges in till länsstyrelsen.

Den omprövning som avses i 25 § KKL skall enligt 52 § KKF göras av den länsstyrelse eller länsrätt som har beslutat tidigare i saken. Ansökan om omprövning skall ges in till länsstyrelsen.

11.2 Direktiven

I utredningens direktiv anges kortfattat att en översyn av i direktiven beskrivna körkortsfrågor bl. a. kan aktualisera åtgärder i fråga om exempelvis möjligheterna till överflyttning av körkortsmål mellan länsrätterna. De körkortsfrågor som närmast åsyftats torde vara sådana som hänger samman med vad som i direktiven uttalats om behovet av muntliga förhandlingar vid länsrätt.

11.3 Reformbehovet

I de fall en körkortshavare bytt kyrkobokförings – eller vistelsort efter det att vederbörande meddelats körkortstillstånd, kan nuvarande forumbestämmelser medföra problem vid en omprövning av körkortsinnehavet. Vid en omprövning erinras körkortshavaren i länsrättens förelägganden om möjligheten att begära muntlig förhandling. Om körkortshavaren vid mottagandet av föreläggandet har flyttat till ett annat län, kan reseavståndet till det län som meddelat det senaste körkortstillståndet jämte avsaknaden av möjlighet att erhålla ersättning för inställelsen av allmänna medel, föranleda att vederbörande avstår från att begära muntlig förhandling trots att en dylik förhandling varit önskvärd. Om muntlig förhandling ej begärs, beslutar länsrätten endast undantagsvis om sådan förhandling. För att i linje med utredningsdirektiven underlätta för ”avflyttad” körkortshavare att inställa sig vid muntlig förhandling krävs en sådan ändring att länsrätt får möjlighet att hänskjuta körkortsmål till länsrätten i vistelselänet.

Muntlig förhandling kan önskas även vid länsrätts prövning av ansökan enligt 52 § KKF. Också avflyttad förare, som gjort dylik ansökan, bör därför ha möjlighet att få prövningen förlagd till vistelselänet. Ansökan enligt 35 § 2 st KKF skall, som tidigare angivits, prövas av den länsrätt som meddelat beslutet om återkallelse. Enligt utredningens mening torde en sådan ansökan regelmässigt kunna prövas på handlingarna av ensamdomare. Utredningen anser därför att dylika ansökningar – i likhet med vad som gäller vissa ansökningar enligt 21 § (jfr avsnitt 6.6.1) – bör prövas av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet och ej av länsrätten. Muntliga förhandlingar blir med en sådan ändring ej aktuella i dessa fall.

11.4 Överväganden

11.4.1 Överflyttningsfrågan

Enligt utredningens mening är en överflyttningsmöjlighet i de först angivna målen mycket angelägen. Det skulle t. o. m. kunna övervägas att göra det till huvudregel att körkortsmål skall prövas av länsstyrelse och länsrätt i vistelselänet. Med hänsyn till de fördelar som är förenade med den rådande ordningen och till att det är långt ifrån alltid som frågan över huvud taget har någon betydelse, bör ändringen stanna vid en överflyttningsmöjlighet.

Lagtekniskt synes en överflyttningsbestämmelse ha sin naturliga plats som ett andra stycke i 35 § KKF resp. som ett andra stycke i 52 § KKF. Innehållsmässigt torde bestämmelsen böra utformas i huvudsaklig överensstämmelse med motsvarande bestämmelse i 9 § KKF.

Bestämmelsen i 35 § 2 st KKF skulle förslagsvis kunna få följande lydelse: "Är körkortshavaren kyrkobokförd eller vistas han stadigvarande i annat län än det där fråga om återkallelse skall prövas enligt första stycket, får länsrätten i sistnämnda län hänskjuta mål som avses i första stycket till länsrätten i kyrkobokföringslänet eller vistelselänet om körkortshavaren begär det eller den länsrätt där anmälan enligt första stycket gjorts eljest finner det lämpligt".

Motsvarande bestämmelse i 52 § 2 st KKF skulle förslagsvis kunna utformas sålunda:

"Är sökanden kyrkobokförd eller vistas han stadigvarande i annat län än det där fråga om omprövning skall upptagas av länsrätt enligt första stycket, får länsrätten i sistnämnda län hänskjuta mål som avses i första stycket till länsrätten i kyrkobokföringslänet eller vistelselänet om sökanden begär det eller den länsrätt där ansökan enligt första stycket gjorts eljest finner det lämpligt".

En körkortshavare kan i körkortsmål antagas begära muntlig förhandling endast då vederbörande upplever att risk föreligger för en indragning av körkortet, dvs. i en återkallellesituation. Behovet av en möjlighet att permanent "byta" körkortsmyndighet framstår därför som ringa. Sådant byte sker ju automatiskt så snart fråga om nytt körkortstillstånd uppkommer (jfr 9 § KKF).

Även vid prövningen av ansökningar enligt 52 § 1 st KKF synes möjligheten till ett permanent byte av körkortsmyndighet kunna anstå till dess sökanden eventuellt anhåller om nytt körkortstillstånd.

11.4.2 *Behovet av följdändringar*

Om möjlighet införs att på sätt utredningen föreslagit överflytta körkortsmål mellan länsrätterna, måste övervägas i vad mån bestämmelserna om framställning av registerblad (21 § kungörelsen om rättsväsendets informationssystem, senaste lydelse SFS 1977:724, jämförd med 33 § kungörelsen (1972:605) om införandet av ny vägtrafiklagstiftning, senaste lydelse SFS 1977:725), uppgiftsskyldighet (82–89 §§ KKF) och införande av uppgifter i körkortsregistret (91–94 §§ KKF) påverkas av överflyttningsfrågan.

Framställningen av registerblad

Registerblad framställs av trafiksäkerhetsverket efter underrättelse från rikspolisstyrelsen. Registerbladet sänds i fråga om den som har körkort av äldre typ till den länsstyrelse som har utfärdat körkortet och i fråga om den som har körkortstillstånd eller nytt körkort till den länsstyrelse som har utfärdat körkortstillståndet (33 § i SFS 1977:605).

Den länsrätt som har att pröva ett överflyttat körkortsmål bör underrättas om nya brott som ej omfattas av överflyttningen och som kan vara av

betydelse för avgörandet i körkortsfrågan. Det kan ofta vara av värde om samtliga brott prövas i ett sammanhang. För att länsrättens prövning skall kunna omfatta även de nya brotten fordras emellertid att handläggningen av körkortsfrågan även i fråga om de nya brotten överflyttas från länsrätten i det län där körkortstillstånd meddelats. Detta förutsätter att registerbladet, såsom för närvarande, tillställs länsstyrelsen i sistnämnda län samt att fråga om ytterligare överflyttning härfter snarast prövas. Beslut om ytterligare överflyttning synes lämpligen kunna fattas av det allmänna ombudet utan medverkan av länsrätten. Om fråga uppkommer om interimistisk körkortssåterkallelse, synes denna fråga dock böra prövas av länsrätten innan överflyttning övervägs. Detta gäller även vid omprövning av omhändertagandebeslut.

När den länsstyrelse som senast meddelat körkortstillstånd uppmärksammas på nya brott som kan vara av betydelse för avgörandet i körkortsfrågan eller mottager omhändertagandebeslut bör det allmänna ombudet vid länsstyrelsen således omgående underrätta den länsrätt som har att pröva överflyttat körkortsmål, så att denna länsrätt får möjlighet att före sitt avgörande avvakta ett eventuellt beslut om ytterligare överflyttning.

Också i fall när överflyttning ägt rum av ansökan enligt 52 § 1 st KKF, kan det vara av värde att den länsrätt som har att pröva ansökan omgående underrättas om nya brott som kan vara av betydelse vid prövningen.

Utredningens slutsats blir följaktligen att någon ändring i fråga om bestämmelserna om framställning av registerblad ej är påkallad till följd av utredningens förslag.

Uppgiftsskyldigheten (82–89 §§ KKF)

Enligt 82 § 1 st KKF skall länsrätt som prövar fråga som gäller körkort eller traktorkort lämna avskrift av sitt beslut till den länsstyrelse som har anmält ärendet till länsrätten. Vid fullföljd av talan mot länsstyrelsens eller länsrätts beslut i fråga som anges i 82 § 1 st skall enligt 82 § 2 st KKF domstol som prövar ärendet lämna avskrift av dom eller beslut till länsstyrelsen.

Som närmare utvecklas i det följande ligger det närmast till hands att låta registreringsskyldigheten i vad den angår CKR åvila länsstyrelsen i det län varifrån överflyttning skett, dvs. som regel den länsstyrelse som senast meddelat körkortstillstånd. Som framgår nedan under avsnittet om registreringsskyldigheten finns med denna utgångspunkt ej någon anledning för den länsrätt som avgjort överflyttad körkortsfråga att lämna avskrift av sitt beslut till den egna länsstyrelsen. Avskrift bör i stället alltid lämnas till länsstyrelsen i det län varifrån överflyttning skett.

Uppgiften att lämna avskrift av förvaltningsdomstols beslut i körkortsmål till den länsstyrelse som bör ha ansvaret för vederbörlig registrering i CKR synes enligt utredningens mening lämpligen kunna anförtros det allmänna ombudet i det län där beslutet fattats. En dylik ordning är att föredraga även om överflyttning av körkortsmål ägt rum mellan länsrätter. Första och andra stycket i 82 § KKF kan vid denna bedömning sammanslås till ett stycke av förslagsvis följande lydelse: "Allmänt ombud skall lämna avskrift av domstols beslut i körkortsmål till länsstyrelsen i det län där körkortstillstånd senast har meddelats". Lydelsen av 82 § andra stycket KKF

skulle med hänsyn härtill kunna justeras sålunda: "Har talan fullföljts mot länsstyrelses beslut i fråga som gäller körkort eller traktorkort, sänder domstol som prövat ärendet avskrift av dom eller beslut till länsstyrelsen. Har talan fullföljts mot beslut av statens trafiksäkerhetsverk, sändes avskrift till verket".

Övrig uppgiftsskyldighet (83–89 §§ KKF) synes på skäl som tidigare anförts under avsnittet om framställningen av registerblad ej böra föranleda några justeringar till följd av överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter. Det får i stället prövas från fall till fall huruvida mottagna uppgifter bör föranleda att handläggningen överflyttas till annan länsrätt. Den länsstyrelse som mottagit underrättelse enligt 85 § (uppgift om nedläggning av förundersökning eller åtal, beslut att ej väcka åtal eller frikännande dom) måste självfallet omgående vidarebefordra uppgifterna till den länsrätt som efter överflyttning handlägger aktuellt körkortsmål. I fråga om interimistiska beslut och övriga underrättelser till den länsrätt vartill körkortsmål överflyttas äger vad som anförts under avsnittet om framställningen av registerblad motsvarande tillämpning.

Registreringsskyldigheten i vad angår CKR (91–94 §§ KKF)

Om möjlighet till överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter införs måste övervägas vilken länsstyrelse som bör åläggas att införa aktuella uppgifter i CKR.

När länsrätt beslutar om överflyttning av körkortsmål till annan länsrätt bör samtliga handlingar tillställas sistnämnda länsrätt. Den länsrätt som fattar beslut om överflyttningen måste sedan underrätta den egna länsstyrelsen härom, varefter denna länsstyrelse måste föra in uppgift om överflyttningen dels i ett eget diarium, dels i CKR. Frågan är emellertid vilken länsstyrelse som bör ha skyldighet att föra in de uppgifter i CKR som aktualiseras vid beslutet i det överflyttade målet. Enligt utredningens mening talar övervägande skäl för att låta denna skyldighet åvila länsstyrelsen i det län varifrån överflyttning skett. Motiven härför är flera. Angiven länsstyrelse måste för det första vidarebefordra nytillkommande belastningsuppgifter och bevaka ifrågavarande körkortsfråga på särskilt sätt. Samma länsstyrelse har dessutom att svara för de följdåtgärder som föranleds av länsrättsbeslutet, såsom t. ex. att vid återkallelse av delbehörighet ge föreläggande om förnyelse av körkortet, meddela att särskilda villkor skall gälla och bevaka dessa samt registrera tidpunkt då spärrtid utlöper, vilket kan vålla problem särskilt då delgivning sker i efterhand. Körkortsnummer består i länsbeteckning och personnummer. På olika ansökningsblanketter, i registerutdrag, i allmän information m. m. lämnas upplysningar av innebörd att ifrågavarande länsstyrelse är "Din körkortslänsstyrelse".

Slutligen kan framhållas att hittills gjorda erfarenheter varit mindre goda beträffande delat ansvar i registersammanhang. Av säkerhetsskäl införs för närvarande maskinella spärrar som hindrar att registrering kan ske av uppgifter som avser andra än länsstyrelses egna körkort.

Sedan länsrätt avgjort ett överflyttat körkortsmål bör detta således redovisas tillbaka till länsstyrelsen i det län varifrån överflyttning skett. För det fall att delgivning i efterhand av länsrättens avgörande måste ske med

föraren, synes detta naturligen böra skötas av den länsrätt som avgjort målet. Sedan denna erhållit besked i delgivningsfrågan av vederbörande delgivningsman får redovisning härav ske till ovan angiven länsstyrelse, vilken har att svara för registreringen i CKR.

Den av utredningen föreslagna ordningen för införande av registeruppgifter i CKR vid överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter synes böra medföra endast en smärre justering i den i 91 § KKF stadgade registreringsskyldigheten beträffande CKR.

V Olika frågor om utländska körkort

Ämnet utländska körkort har inte berörts i direktiven till utredningen. Särskilt i fråga om överväganden rörande belastningsregistrering – som är ett av utredningens i direktiven utpekade arbetsområden – gäller emellertid att utländska körkortshavare måste ägnas speciell uppmärksamhet. Med hänsyn härtill och till att det sedan länge anmälts vissa reformkrav på området har utredningen – i samförstånd med företrädare för kommunikationsdepartementet – funnit lämpligt att göra en relativt omfattande genomgång av hela det grundläggande regelsystemet rörande utländska körkorts giltighet m. m. i Sverige. Kapitlet disponeras på i stort sett följande sätt.

I avsnitt 12.1–7 ges en relativt utförlig beskrivning av gällande bestämmelser. Eftersom bestämmelserna är spridda på många ställen och delvis svåra att återfinna har vissa av dem fogats till betänkandet som bilaga 3–9.

Avsnitt 12.8 återger huvuddragen i vissa framställningar om ändring i gällande bestämmelser. Vidare berörs vissa tillämpningsproblem m. m.

Utredningens överväganden redovisas i avsnitt 12.9. De nordiska förhållandena behandlas därvid under 12.9.1 medan de icke-nordiska nationella körkortens behandlas under 12.9.2.

Y. Olive Tree and Leaf

When the olive tree is in flower, it is a beautiful sight. The flowers are small and white, and they are very fragrant. The leaves are dark green and glossy. The tree is very hardy and can grow in many different climates. It is a very useful tree, as it produces oil which is used for many purposes. The oil is used for cooking, for making soap, and for many other things. The tree is also a very beautiful sight when it is in flower. The flowers are small and white, and they are very fragrant. The leaves are dark green and glossy. The tree is very hardy and can grow in many different climates. It is a very useful tree, as it produces oil which is used for many purposes. The oil is used for cooking, for making soap, and for many other things. The tree is also a very beautiful sight when it is in flower.

12 Utländska körkort

12.1 Inledning

Till utredningen har, som närmare redovisas i avsnittet 12.8, för överväganden i anslutning till utredningsuppdraget överlämnats vissa skrivelser med hemställan om ändringar i reglerna om utländska körkort. Vid remissbehandling av skrivelserna framkom önskemål om en mer allmän översyn av dessa regler. Detta önskemål har vitsordats vid överläggningar som utredningen haft med företrädare för RPS och TSV samt några länsstyrelser och polismyndigheter.

Villkoren för rätt att föra motorfordon – körkortsreglerna – varierar i olika länder bl. a. beroende på att man i en del länder är strängare än i andra. Sverige torde höra till de länder som har relativt stränga körkortsregler. Den internationella vägtrafiken har emellertid under årens lopp ständigt ökat. Det är därför inte vare sig lämpligt eller möjligt för något land att helt upprätthålla sina nationella körkortsregler även gentemot utländska förare. För att underlätta den internationella vägtrafiken har mellan olika stater träffats internationella konventioner och andra överenskommelser, genom vilka de olika staterna förbundit sig att i viss omfattning godta körkort som utfärdats i andra stater. Överenskommelserna upptar bara vissa minimikrav i dessa hänseenden. Under senare år har i många länder införts bestämmelser som innebär att utländska nationella körkort godtas i betydligt större omfattning än som följer av de nyss nämnda överenskommelserna.

För Sveriges del gäller framför allt en i Genève den 19 september 1949 undertecknad konvention rörande vägtrafik, Genèvekonventionen. Till denna konvention, som trädde i kraft i Sverige den 26 mars 1952, är flertalet stater i Europa anslutna. Genèvekonventionen har i princip ersatt en i Paris den 24 april 1926 undertecknad konvention rörande automobiltrafik, den s. k. Pariskonventionen. Allteftersom tidigare till Pariskonventionen anslutna stater ratificerat Genèvekonventionen upphör Pariskonventionen för Sveriges del att gälla i förhållande till dessa stater. Med reservation för ändringar under den senaste tiden torde för Sveriges del Pariskonventionen vara gällande främst i förhållande till Brasilien, Irak, Iran, Island, Liechtenstein, Tyskland och Uruguay. Med hänsyn till att Pariskonventionen numera torde ha begränsad betydelse i praktiken, berörs den inte annat än flyktigt i fortsättningen.

Genom Genèvekonventionen – utdrag¹, se *bilaga 3* – har Sverige förbundit sig att tillåta förare, som fyllt 18 år (bilaga 8) och innehar gällande körkort,

¹ Bilagorna till konventionen utelämnade här.

som efter fullgjorda kompetensprov för honom utfärdats av vederbörlig myndighet i fördragsslutande stat, att utan vidare prövning på svenska vägar föra motorfordon av det eller de slag som anges i bilagorna 9 och 10 till konventionen och för vilka körkortet är gällande (art. 24.1.). Bilaga 9 upptar formulär till nationellt körkort, som i en särskild kolumn anger olika grupper av fordon för vilka körkortet gäller, medan bilaga 10 innehåller ett i detta avseende på samma sätt utformat formulär till internationellt körkort. Emellertid får Sverige enligt konventionen dessutom kräva, att vederbörande förare skall inneha internationellt körkort enligt bilaga 10, och detta gäller särskilt om föraren kommer från land, där nationellt körkort inte fordras eller där det nationella körkortet inte överensstämmer med formuläret i bilaga 9 (art. 24.2.). Vidare kan i detta sammanhang framhållas, att Sverige inte är förpliktat att utsträcka lättnaderna enligt konventionen till förare som under mer än ett år oavbrutet befunnit sig inom landet (art. 1.2.) samt att Sverige får godta körkort, som avser motorcykel eller invalidfordon, även om innehavaren av körkortet är under 18 år (bilaga 8). Slutligen gäller uttryckligen att konventionen inte skall anses avhandla frågor om tillstånd till befordran av personer mot ersättning eller av annat gods än föräres och passagerares personliga resgods (art. 5).

Genèvekonventionen avses bli ersatt av en inom FN:s ram träffad överenskommelse, Wienkonventionen. Sverige har ännu inte ratificerat denna konvention men tillämpar dess regler i fråga om körkortssystemen och indelningen av körkort. Wienkonventionen behandlas f. n. i Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV). Syftet är att så långt det är möjligt få till stånd en enhetlig inställning till konventionen och samordna ratifikationen i Danmark, Finland, Norge och Sverige. Utdrag ur denna konvention (ej slutbestämmelserna) bifogas som *bilaga 4*. Översättningen är inte officiell.

I fråga om Genèvekonventionen har nyss angetts vilken minsta tid en avtalsslutande stat är skyldig att – om förutsättningar i övrigt är för handen – godkänna utländska körkort. Motsvarande stadgande i Wienkonventionen innehåller följande. Avtalsslutande stater är inte skyldiga att godkänna nationella eller internationella körkort utfärdade i annan avtalsslutande stat för personer, som hade sitt normala hemvist inom deras egna territorier vid tiden för utfärdandet eller vilkas normala hemvist flyttats till deras territorier efter utfärdandet. Avtalsslutande stat är vidare inte skyldig att godkänna körkort av nyss nämnda slag för förare, vilka vid tiden för utfärdandet inte hade sitt normala hemvist i den stat där körkortet utfärdats eller vilka efter utfärdandet flyttat sitt hemvist till annan stat.

Såvitt avser körkort, som utfärdats i Danmark, Finland och Norge gäller särskilda överenskommelser, undertecknade den 15 september 1956. Enligt dessa överenskommelser ges innehavaren av ett i något av länderna Sverige, Danmark, Finland eller Norge utfärdat körkort, som är gällande, rätt att under tillfälligt uppehåll av högst ett år i ett annat av dessa länder föra motorfordon av det slag körkortet berättigar honom till. Såvitt avser yrkesmässig trafik gäller detta dock endast om fordonet är registrerat i annat land än besökslandet. Slutligen bortfaller all rätt enligt det föregående om vederbörande tager stadig hemvist i det andra landet. Samma regler skall gälla för turistkörkort och dess motsvarighet i de andra länderna. Över-

enskommelserna innebär också en rätt för innehavare av ett i Danmark, Finland, Norge eller Sverige utfärdat och där gällande körkort, som tar stadigt hemvist i ett annat av dessa länder, att i sistnämnda land få ett motsvarande körkort utan att avlägga förarprov, om vederbörande i övrigt uppfyller fordringarna för körkortet i besökslandet. Överenskommelserna berör inte frågan om tillstånd till befordran av personer mot ersättning eller av annat gods än förarens och passagerarens personliga resgods.

Konventionstexterna har inte karaktären av nationell svensk författning. De ursprungliga svenska reglerna i ämnet grundades på ett stadgande i dåvarande 37 § 1 mom. vägtrafikförordningen (1951:648), som gav Kungl. Maj:t rätt att på grund av internationella överenskommelser eller eljest förordna om rätt för den som har utländskt körkort att föra motorfordon här i riket. Särskilda bestämmelser om utländska körkort finns i första hand i

- kungörelsen (1952:520) med anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik, se *bilaga 5*,
- 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., se *bilaga 6*,
- kungörelsen (1962:262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov, se *bilaga 7*,
- kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort, se *bilaga 8*,
- kungörelsen (1973:707) om körkort för diplomater m. fl., se *bilaga 9*.

Den nyssnämnda 37 § 1 mom. vägtrafikförordningen motsvaras numera av 32 § första stycket KKL, som bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet. I 3 § andra stycket KKF anges att om utländska körkort finns särskilda bestämmelser.

12.2 Godkännande av vissa utländska körkort

Efter Sveriges tillträde till Genèvekonventionen utfärdades 1958 en kungörelse (1958:583) angående godkännande av körkort, som utfärdats i främmande stat. Denna kungörelse ersattes 1962 av kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort (bilaga 8). Denna kungörelse, som grundas på propositionen 1962:155, har generell giltighet i fråga om utländskt nationellt körkort och utländskt internationellt körkort.

Enligt 1962 års kungörelse får innehavaren av ett i annat land utfärdat och där gällande körkort här i landet föra motorfordon av det slag körkortet gäller på i huvudsak följande villkor. Körkortshavaren får inte under de tre sista förflutna åren ha vistats i Sverige mera än två år (2 § a). Han får vidare inte samtidigt inneha gällande svenskt körkort eller under de sist förflutna tre åren ha innehaft svenskt körkort, vilket återkallats eller om-

händertagits av därtill behörig svensk myndighet (2 § b). Vidare gäller utländskt nationellt körkort inte för framförande av motorfordon i yrkesmässig trafik eller framförande av buss eller lastbil under yrkesutövning såsom förare för annans räkning, om fordonet är registrerat i Sverige (3 §).

I kungörelsen uppställs krav på bl. a. översättning av utländskt nationellt körkort. Om ett utländskt nationellt körkort är utfärdat på annat språk än engelska, franska, holländska, italienska, spanska eller tyska skall innehavaren vara försedd med antingen ett intyg om körkortets äkthet och giltighetstid utfärdat enligt särskilt formulär eller en översättning av körkortet till något av nämnda språk eller till svenska, danska eller norska. Intyget eller översättningen skall utfärdas av myndighet eller sammanslutning som myndighet utsett (4 §). I Sverige är Kungl. Automobilklubben och Motor-männens riksförbund bemyndigade att utfärda sådana intyg och översättningar. Kungörelsen innehåller vidare bestämmelser om att även innehavare av utländskt körkort är skyldig att medöra det under färd, att uppvisa det för inspekterande personal samt att hålla det i läsligt skick (5 §).

Länsrätt kan efter anmälan av länsstyrelse besluta att utländskt körkort under viss tid inte skall medföra rätt att föra fordon i Sverige (6 §). Därvid tillämpas återkallelsegrunderna i KKL. I tillämpliga delar skall bestämmelserna i KKL och KKF om återkallelse, spärrtid och varning tjäna till ledning. Om länsrätten beslutar att körkort under viss tid inte skall medföra rätt att föra fordon i Sverige, skall länsstyrelsen omhänderta körkortet och behålla det under den tid som innehavaren har frångått rätten att använda det eller till dess att vederbörande dessförinnan lämnar landet. Anteckning om beslutet skall, om det går, göras på körkortet. Dessutom skall anmälan om beslutet skyndsamt göras till kommunikationsdepartementet. Reglerna i 23 § KKL och 50 § KKF om omhändertagande av körkort gäller i tillämpliga delar även i fråga om utländska körkort.

12.3 Godkännande av nationella körkort i internordisk trafik

Vid sidan av den i föregående avsnitt redovisade generella regleringen av frågan om giltigheten av utländska körkort finns särregler för körkort, som utfärdats i våra grannländer. Dessa särregler återfinns i den under 12.1 nämnda 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. (bilaga 6).

I Danmark, Finland eller Norge utfärdat och där gällande körkort och turistkörkort för motorfordon ger innehavaren rätt att vid tillfälligt uppehåll i Sverige, dock högst ett år, föra motorfordon av det slag som körkortet avser. Har körkortshavaren bosatt sig i Sverige gäller inte denna rätt. I fråga om motorfordon i yrkesmässig trafik gäller körkortet bara under förutsättning att fordonet är registrerat i annat land än Sverige (3 §). Något krav på översättning av körkort utfärdade i Danmark, Norge eller Finland finns inte.

Länsrätt får vägra godkännande av körkort för viss tid, om t. ex. körkortshavaren gjort sig skyldig till sådan trafikförseelse som enligt 16 § KKL

medför återkallelse av körkort (4 §). Bestämmelserna om återkallelse, spärrtid och varning i KKL och KKF tillämpas också beträffande nordiska körkort. Länsstyrelsen omhändertar körkortet vid vägrat godkännande och återsänder det till den myndighet som utfärdat det. Länsstyrelsen underrättar också den utfärdande myndigheten om orsaken till det vägrade godkännandet. Underrättelse skall också lämnas om varning som meddelats. Reglerna i 23 § KKL och 50 § KKF om omhändertagande av körkort gäller i tillämpliga delar också nordiska körkort.

12.4 Utbyte av utländskt körkort mot svenskt

Bestämmelser om utbyte av utländskt körkort mot svenskt finns i kungörelsen (1962:262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov (bilaga 7). Bakgrunden till bestämmelserna redovisas bl. a. i den i föregående avsnitt angivna propositionen 1962:155.

Innehavare av gällande körkort utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge som "tager stadig hemvist" i Sverige får ges ett mot det innehavda körkortet svarande svenskt körkort utan att han behöver avlägga förarprov. Prövning av den medicinska och personliga lämpligheten sker dock.

Innehavare av annat utländskt körkort än nyss sagts kan också på motsvarande sätt få byta till svenskt körkort. Här för krävs dock – utöver den medicinska och personliga lämplighetsprövningen – att körkortshavaren under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört motorfordon här i riket. När ansökan om körkortsbyte görs skall bifogas intyg av polismyndighet eller två trovärdiga personer utvisande i vilken omfattning och under vilka omständigheter sökanden fört motorfordon här i riket.

12.5 Internationella körkort

Enligt Pariskonventionen äger person i stat ansluten till konventionen rätt att i Sverige föra motorfordon om han innehar gällande internationellt körkort enligt konventionen. Om han har gällande nationellt körkort, är han dock berättigad att föra motorfordon, om förutsättningarna föreligger enligt kungörelsen (1962:277), som redovisas ovan under 12.2.

Genèvekonventionen ger medborgare i stat som ratificerat konventionen rätt att med nationellt utfärdat, gällande körkort föra motorfordon i Sverige under högst ett år, om konventionens bestämmelser i övrigt är uppfyllda. Enligt konventionen har dock Sverige möjlighet att kräva att motorfordonsförare från länder anslutna till konventionen skall ha s. k. internationellt körkort. Sådana körkort utfärdas enligt fastställt formulär. Sverige har inte utnyttjat möjligheten att uppställa krav på internationellt körkort.

Internationellt körkort utfärdas av myndighet eller sammanslutning som myndigheten utsett. I Sverige har befogenheten att utfärda körkort av nyssnämnt slag delegerats till Kungl. Automobilklubben, Motorförarnas Hellygkterhetsförbund, Motormännens riksförbund och Svenska Turistföreningen.

Utfärdas ett internationellt körkort på grundval av ett i Sverige, Danmark, Norge eller Finland utfärdat nationellt körkort skall i det internationella körkortet anges att detta inte gäller i nämnda länder.

12.6 Turistkörkort

Sedan den 1 januari 1973 utfärdas inte turistkörkort i Sverige. Enligt övergångsbestämmelserna till den nya vägtrafiklagstiftningen år 1972 gäller dock fortfarande äldre bestämmelser i fråga om turistkörkort som utfärdats före utgången av år 1972.

Körkort av detta slag torde numera, med hänsyn till den omfattning i vilken nationella och internationella körkort godtas här i landet, knappast ha någon praktisk betydelse.

12.7 Körkort för diplomater m. fl.

Frågor om körkort för utländska diplomater m. fl. regleras i särskild ordning. Enligt kungörelsen (1973:707) om körkort för diplomater m. fl. (bilaga 9) får utländsk medborgare, som tillhör diplomatisk eller konsulär representation i Sverige, och medlem av dennes familj, om han innehar gällande utländskt nationellt körkort, utan hinder av bestämmelserna i körkortslagstiftningen om läkarintyg, lämplighetsintyg och förarprov tilldelas motsvarande svenska körkort. Fråga om körkortstillstånd prövas av utrikesdepartementet. Tillståndet förenas med de villkor som behövs. Väsentliga beslutsbefogenheter, som enligt den gängse körkortslagstiftningen ankommer på TSV, länsrätt eller länsstyrelse, ankommer när det gäller körkorthavare, som avses i kungörelsen om körkort för diplomater m. fl., i stället på utrikesdepartementet.

12.8 Reformförslag m. m.

12.8.1 *Framställning av överståthållarämbetet*

I en framställning till Kungl. Maj:t den 1 september 1967 anförde överståthållarämbetet följande.

Enligt 2 § kungörelsen (1962:262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov gäller att utomnordisk medborgare kan erhålla svenskt körkort endast såvida han under de senaste 12 månaderna i betydande omfattning fört motorfordon här i riket. Övergången till högertrafik och införande av nya vägmärken (internationella symboler) den 3 september 1967 innebar för Sveriges del en anpassning till internationellt gällande trafikregler, i allt fall på Europas fastland. Med hänsyn härtill kunde ifrågasättas om kravet på omfattande körning här i landet och skyldighet att förete intyg därom borde bibehållas. Bestämmelsen borde därför skyndsamt ses över.

Vid *remissbehandlingen* av framställningen anfördes bl. a. följande.

RPS anslöt sig till förslaget om en översyn av den i framställningen påtalade paragrafen. RPS ansåg det dock tveksamt om en sådan översyn borde leda till ett slopande av kravet på att utländsk medborgare skall ha fört motorfordon här i riket viss tid innan han kan erhålla svenskt körkort utan att undergå förarprov. Däremot syntes det motiverat att den föreskrivna tiden – 12 månader – väsentligt avkortades, exempelvis till tre månader. Ett bibehållande av en viss tidsgräns torde enligt RPS vara nödvändigt dels för att olika länders trafikregler inte överensstämmer och dels för att man lättare skall kunna göra en urskiljning så att endast de får svenskt körkort som har för avsikt att mer stadigvarande vistas i riket och alltså har ett verkligt behov därav. RPS föreslog även en samlad översyn av lagstiftningen om utländska körkort.

Statens vägverk fann inte skäl att då företa en särskild översyn av den ifrågavarande bestämmelsen.

Länsstyrelserna i Stockholms län och Göteborg och Bohus län tillstyrkte överståthållarämbetets förslag.

Regeringen har genom beslut den 21 oktober 1976 överlämnat framställningen till körkortsutredningen för övervägande i anslutning till utredningsuppdraget i övrigt.

12.8.2 *Framställning av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*

I en framställning den 31 juli 1973 till kommunikationsdepartementet anhöll länsstyrelsen att den förut nämnda kungörelsen (1962:262) gjordes till föremål för översyn och omarbetning. Som grund för sin framställning åberopade länsstyrelsen bl. a. följande.

För samtliga innehavare av utländska körkort gäller att de för att slippa undergå förarprov skall vara innehavare av utländskt körkort redan när de tar stadig hemvist här i landet. Utlänningar som far hem till sina hemland för en kortare tid exempelvis under semester och under den tiden skaffar sig utländska körkort är inte berättigade till denna förmån. Far de emellertid hem för en längre tid än semester kan de anses ha utflyttat ur landet och därefter ånyo tagit stadig hemvist där. Bestämmelsen om stadig hemvist kan ge upphov till svåra gränsdragningar och – i brist på anvisningar – godtyckliga beslut, åtminstone från sökandens synpunkt. I princip borde ett utländskt körkort kunna berättiga till svenskt körkort utan förarprov utan domicila inskränkningar.

Vid tiden för utarbetande av den departementspromemoria (dagtecknad den 28 september 1961) som låg till grund för nu förevarande kungörelse förekom åtminstone i ett europeiskt land att körkort kunde erhållas utan att prov därför avlades. PM-författaren ansåg därför att andra än nordiska körkort inte utan vidare skulle godtas "utan någon som helst komplettering i stället för bevis över förarprov" vid sökande av svenskt körkort. Han föreslog därför att innehavare av andra än nordiska körkort skulle genom intyg av polismyndighet eller av två trovärdiga personer styrka att vederbörande under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning framfört motorfordon i Sverige.

Såsom förslaget lagts och accepterats innebär det i själva verket tolv månaders okontrollerad övningskörning, en i och för sig trafikfarlig bestämmelse, som dock måste jämföras med bestämmelsen i kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort. Enligt denna äger innehavare av utländskt körkort rätt att under två år i Sverige föra motorfordon.

I de av länsstyrelsen handlagda ärendena av nu ifrågavarande slag har det aldrig förekommit att företett intyg om körvana varit utfärdat av polismyndighet. Om intygsgivarna är trovärdiga eller ej kan länsstyrelsen inte pröva. De måste helt enkelt godtas. Bestämmelsen om körvana gynnar därför mindre samvetsömma personer som kanske uppvisar intyg med oriktigt innehåll.

Om intyg om körvana fortfarande skall krävas i någon form bör trafiksäkerhetsverket svara härför.

Vidare finns det i Sydeuropa och Asien länder där invånarna utan större besvär och kostnader kan erhålla falska körkort. Ett intyg från vederbörandes officiella representation i Sverige om att körkortet är äkta skulle vara av värde. I de fall körkortsinnehavaren vistas här som politisk flykting är denna utväg dock inte framkomlig.

Vid *remissbehandlingen* av länsstyrelsens framställning anfördes i huvudsak följande.

RPS hänvisade till sitt yttrande i anledning av överståthållarämbetets förut redovisade framställning (se 12.8.1) samt tillade. Nuvarande bestämmelser omfattar såväl personer från annan stat som svenska medborgare som innehar i annan stat utfärdat körkort. För att hindra att körkortskungörelsens bestämmelser kringgås synes det lämpligt att ifrågavarande kungörelse endast blir tillämplig på person från annan stat.

Kungörelsens nuvarande bestämmelser är tillämpliga på den som tar stadigt hemvist i Sverige. Sökande av svenskt körkort skall inneha i annan stat utfärdat körkort som är gällande vid den tid då han tar stadigt hemvist i riket.

Begreppet "tager stadig hemvist" borde enligt RPS utbytas mot annan flyttelse, varav framgår att körkortssökanden är varaktigt bosatt i Sverige. Den som vill utnyttja den möjlighet kungörelsen ger att erhålla svenskt körkort utan att undergå förarprov kan efter en tids vistelse här i riket återvända till hemlandet och förvärva körkort eller komplettera sin behörighet att föra motorfordon och återkomma hit med i hemlandet gällande körkort. Vid ansökan om svenskt körkort kan han göra gällande att han först efter återvändandet tagit stadigt hemvist i Sverige.

På grund av förut nämnda svårigheter att avgöra när en person från annan stat varaktigt bosätter sig här syntes enligt RPS krav på "stadig hemvist" inte böra uppställas. Prövningen av ansökan om svenskt körkort kunde i stället omfatta sökandens behov av sådant körkort och hans anknytning till Sverige efter inresan. Om kravet på att sökande med intyg skall styrka att han här i riket under viss tid fört fordon skall bestå syntes också tveksamt. Då varje person från annan stat är berättigad att under två år föra sådant fordon som hans körkort är gällande för i hemlandet kunde det enligt RPS' mening framstå som en onödig åtgärd att efter relativt lång tid förete intyg om körvana i Sverige vid sökande av svenskt körkort. Skulle det emellertid anses nödvändigt med intyg torde tiden kunna avkortas från nuvarande tolv till förslagsvis tre månader. Intygsgivarna bör i så fall vara två trovärdiga personer som känner till under vilka omständigheter sökanden fört fordon här i riket. Personernas trovärdighet och förmåga att bedöma sökandens körvana borde intygas av polismyndighet.

Enligt nuvarande bestämmelser skall sökandens utländska körkort, om så lämpligen kan ske, förses med anteckning om att svenskt körkort utfärdats. Då flera andra staters körkort – i likhet med de svenska – är så

utformade att möjlighet till sådan anteckning inte föreligger ansåg RPS att ett annat förfarande borde tillämpas. Den som erhållit svenskt körkort borde därefter inte kunna återropa sitt i annan stat utfärdade körkort som behörighetshandling för förande av motorfordon. Det sistnämnda körkortet borde därför av körkortsmyndigheten behållas och makuleras i samband med utlämnandet av det svenska körkortet.

Förslaget att avskaffa kravet på intyg om körvana tillstyrktes av TSV, som emellertid avstyrkte förslagen i övrigt.

Länsstyrelsen i Stockholms län anförde bl. a. De påtalade problemen i samband med byte från utländskt till svenskt körkort förelåg främst vid utbyte av körkort utfärdade i de nordiska länderna och då i synnerhet när fråga är om körkort utfärdade i Finland. Invandringen från Finland är av betydande omfattning och det torde ofta förekomma att finländska medborgare vistas i hemlandet längre eller kortare perioder efter det att de tagit stadigt hemvist i Sverige utan att på nytt kyrkoskriva sig i hemlandet. Vidare kan tidpunkten för kyrkoskrivningen i Sverige efter ankomsten hit variera från fall till fall. Eftersom villkoren för att erhålla körkort torde vara likartade i alla de nordiska länderna borde kravet på att körkortet skall vara utfärdat i hemlandet innan sökanden tagit stadigt hemvist här i riket slopas när fråga är om utbyte av nordiska körkort. En sådan åtgärd skulle också stå i samklang med det allt mer utvidgade samarbetet mellan de nordiska länderna på olika områden. De nuvarande intygen om körvana fyllde enligt denna länsstyrelses uppfattning en viss funktion. Att koppla in trafiksäkerhetsverket syntes inte vara erforderligt. I vad slutligen gällde frågan om de utländska körkortens äkthet ansåg länsstyrelsen att de förslag som framlagts av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län skulle innebära risk för allvarliga fördröjningar av ärenden om utbyte samt förorsaka allmänheten onödigt stora besvär. Enligt denna länsstyrelses mening borde fråga om utländska körkorts äkthet såsom hittills prövas först när misstanke om förfalskning föreligger.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anslöt sig till de remitterade förslagen samt anförde bl. a. För att hindra att möjligheten att utbyta utländska körkort missbrukas borde utbyte inte medges för dem som under de sist förflutna tre åren vistats i Sverige mer än två år. Denna inskränkning borde dock inte omfatta innehavare av körkort, vilket utfärdats utomlands innan innehavaren tagit stadigt hemvist i Sverige.

Förslagen avstyrktes av *länsstyrelsen i Västernorrlands län*. För att få till stånd enhetlig praxis vid tillämpningen av utbyteskungörelsen efterlyste länsstyrelsen centrala anvisningar.

Också denna framställning har genom beslut av regeringen den 21 oktober 1976 överlämnats till körkortsutredningen för övervägande i anslutning till utredningsuppdraget.

12.8.3 Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV)

På initiativ av Nordiska rådet har på nordiskt plan utförts ett uredningsarbete som lett till förslag att nordiskt nationellt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har fast bosatt sig i detta.¹ Vid remissbehandlingen av betänkandet uttalades genomgående i de olika länderna –

¹ Arbetet utfördes av en ämbetsmannakommitté med representanter för Danmark, Finland, Norge och Sverige samt redovisades i betänkandet Nordisk gyldighet av førerkort (Nordisk utredningsserie 1969:7).

Danmark, Finland, Norge och Sverige – en positiv inställning till förslaget. Nordiska rådet hemställde i rekommendation till regeringarna att genomföra den föreslagna ordningen. Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV) har i rapporten *Körkort i Norden* behandlat vissa tillämpningsfrågor som aktualiseras vid nordisk giltighet av körkort.

NKV framhöll att om körkortet blir giltigt i besökslandet även efter det att körkortshavaren bosatt sig i detta blir förarens anknytning till det utfärdande landet i ett stort antal fall minimal. Bl. a. med hänsyn härtill bedömdes det lämpligt att lägga behörigheten att återkalla körkortet på myndigheterna i bosättningslandet, dvs. det land där föraren är kyrkobokförd.

Beträffande frågan vilken lagstiftning – utfärdandelandets eller bosättningslandets – som skall tillämpas anförde NKV, att med den anknytning som föraren i regel fått till bosättningslandet är det rimligt att detta lands lagstiftning tillämpas. En sådan ordning menade NKV också vara lättast att tillämpa för körkortsmyndigheterna. Den skulle även ge de bästa möjligheterna till en riktig bedömning.

När det gäller de medicinska körkortskraven framhöll NKV att det råder vissa skillnader mellan länderna. Har förare med viss medicinsk defekt fått körkort i ett nordiskt land enligt dess lagstiftning var det enligt NKV:s mening orimligt att körkortet på grund av samma defekt återkallades i annat nordiskt land som han flyttade till, om det rörde sig om mindre skillnader mellan kraven i det utfärdande landet resp. bosättningslandet. I stället borde ett avgörande ske från fall till fall med beaktande av defektens art, den tid föraren vistats i det nya bosättningslandet och lagstiftningen såväl i detta land som det land där körkortet utfärdats.

Vad som bestämts i bosättningslandet i återkallelseärendet skulle enligt förslaget gälla i princip även i annat nordiskt land som körkortshavaren flyttade till. Vissa möjligheter att sätta ned en mycket lång återkallelsetid borde dock finnas i det nya bosättningslandet.

NKV föreslog också att sedan återkallelsetiden löpt ut prövning av frågan om nytt körkort skulle ske i bosättningslandet även om detta var ett annat än det där körkortet återkallades.

Även utbyte och förnyelse av körkort föreslogs ske i bosättningslandet.

Genomgående hade NKV som huvudregel valt att körkortsärendet skulle behandlas i det land där körkortshavaren var bosatt och enligt det landets lagstiftning, dvs. domicilprincipen hade förordats. NKV konstaterade att ärendena kunde handläggas snabbt genom de föreslagna reglerna. Den enskilde och körkortsmyndigheten kunde lätt ta kontakt med varandra. Ärendena prövades i det land där utredningen gjordes. Allt detta var enligt NKV:s mening väsentliga omständigheter från såväl trafiksäkerhets- som rättssäkerhetssynpunkter.

I linje med den förordade domicilprincipen föreslog NKV också att frågan om nytt körkort för någon som är bosatt i nordiskt land skulle prövas i bosättningslandet och enligt dess lagstiftning även i fall då vederbörande inte tidigare haft körkort.

I fråga om genomförandet av förslaget framhöll NKV att ett samtidigt genomförande i Danmark, Finland, Norge och Sverige givetvis var en klar fördel men att det kunde vara svårt att uppnå en sådan koordination. Reformen kunde emellertid fullföljas genom att varje enskilt land införde reg-

lerna i sin lagstiftning vid lämpligt tillfälle utan att invänta lagstiftningsproceduren i de andra länderna. Denna lösning var också den som snabbast ledde till resultat.

NKV:s förslag fick vid remissbehandlingen allmänt ett positivt mottagande. Det rådde nästan total enighet om att ett nordiskt körkort borde bli giltigt i annat nordiskt land som föraren flyttat till. Även när det gällde principerna i övrigt anslöt sig remissinstanserna – med enstaka undantag – till förslaget. Nordiska rådet har rekommenderat (rek. 3/76) att förslagen genomförs snarast möjligt.

I proposition 1975/76:155 biträdde departementschefen principerna i NKV:s förslag angående nordiska körkort samt anförde bl. a.

Det lagstiftningsarbete som fortlöpande pågår i de olika länderna kan givetvis visa sig böra leda till vissa modifikationer i detaljerna av de internordiska regler som bör gälla. Nordiska trafiksäkerhetsrådet och NKV följer det vidare koordinationsarbetet. I det sammanhanget får också övervägas hur man skall förfara med innehavare av nordiskt körkort som före bestämmelsernas ikraftträdande har bosatt sig i annat nordiskt land och erhållit körkort även där med stöd av de nordiska utbytesreglerna. Därvid bör eftersträvas att vederbörande kommer att ha endast ett giltigt nordiskt körkort. I överensstämmelse med de av NKV förordade principerna torde därvid det senast erhållna körkortet böra bli gällande. Detta innebär att tidigare erhållet körkort i nordiskt land, vilket kort föraren innehar jämsides med ett senare utfärdat – i den mån förhållandet är känt för körkortsmyndigheten – bör återkallas. Så kan exempelvis ske i samband med att en körkortsåtgärd aktualiseras eller att tioårsutbytet av de svenska körkortet skall ske. Jag vill också förorda att man snarast inför den ordningen vid utbyte av nordiskt körkort mot svenskt sådant att körkortsmyndigheten behåller det utbytta kortet och underrättar körkortsmyndigheten i det utfärdande landet om utbytet.

Propositionens innehåll beträffande förslag i fråga om internordiska körkortsfrågor gav inte trafikutskottet (TU 1975/76:28) anledning till erinran eller särskilt uttalande. Riksdagen godkände utlåtandet (rskr 1975/76:390).

12.8.4 Något om körkortssystemen i Danmark, Finland och Norge

Som bakgrund till diskussionen i det följande avsnittet 12.9.2 kan det vara lämpligt att helt kort orientera om några i sammanhanget väsentliga delar av körkortssystemen i de olika länderna. Vid behandlingen av de olika delfrågorna i det nyss nämnda avsnittet finns det sedan anledning att återkomma till en del mer detaljbetonade skillnader i reglerna.

Körkortsreglerna i Danmark, Finland, Norge och Sverige är inte helt överensstämmande. I fråga om *indelningen i körkortsklasser* gäller att Finland och Sverige och numera (fr. o. m. den 1 maj 1977) även Danmark tillämpar Wienkonventionens regler. Norge har däremot för närvarande en från övriga berörda länder avvikande klassindelning. Enligt uppgift från samferdselsdepartementet i Norge skall emellertid en körkortsreform träda i kraft den 1 oktober 1978. Denna reform innebär bl. a. att Norge övergår till den indelningsgrund som gäller enligt Wienkonventionen.

Finland och Sverige har centrala *körkortsregister*. I Danmark registreras däremot förhållanden av betydelse i körkortshänseende dels lokalt hos polisen och dels centralt i rigsregistraturen. Sålunda registreras utfärdande av

körkort lokalt hos polisen. Återkallelse av körkort och olika förseelser registreras dels lokalt hos polisen, dels centralt i rigsregistraturen. Det mest betydelsefulla registret i körkortssammanhang är rigsregistraturen, där de flesta förhållanden av betydelse för bedömningen av en körkortsfråga införs. Även återkallelse av utländska körkort registreras där. Registreringen sker enligt huvudregeln på personnummer. I Danmark saknas således ett centralt register för utfärdade körkort. Planer på ett sådant register finns men har av ekonomiska skäl hittills inte kunnat förverkligas. Enligt uppgift från faerdssikkerhedsafdelingen vid justitsministeriet i Danmark kommer eventuellt att anslås medel för införande 1979 av ett centralt körkortsregister. Avsaknaden av ett centralt körkortsregister har av de danska myndigheterna ansetts utgöra hinder för att i Danmark införa förslaget om nordisk giltighet av körkort. Den danska regeringen har emellertid bemyndigande att genomföra förslaget¹.

Enligt uppgift från samferdselsdepartementet i Norge införs fr. o. m. den 1 juli 1978 ett centralt körkortsregister i Norge. Uppgift saknas om utformningen av registret. I Finland inleddes central registrering den 1 juni 1972 med hjälp av ADB. Registrering sker på personnummer. Sedan äldre körkort förnyats skall registret från den 1 juli 1977 innehålla uppgifter om alla körkort. Utländska körkort registreras inte. Förutom körkortshavarens personuppgifter innehåller registret uppgifter om bl. a. de fordonsklasser som körkortet gäller för, specialvillkor, återkallelse, straff och andra påföljder som körkortshavaren dömts för enligt lagen om vägtrafik eller med stöd därav utfärdade bestämmelser. Dessutom innehåller registret uppgifter om de körkortslösa som dömts för körning utan körkort, rattfylleri eller grov ovarsamhet i trafik. Uppgifter om trafiköverträdelser, för vilka dom har meddelats i Finland, registreras oberoende av körkortets utgivningsland. Redan i detta sammanhang kan anmärkas att Finland 1972 införde giltighet av körkort från övriga nordiska länder. Förberedelserna för reformen ansågs emellertid inte vara tillräckliga, varför den nya ordningen upphävdes efter sex månader.

En samlad redogörelse för körkortsreglerna i de olika länderna finns i NKV:s rapport 6 "Körkort i Norden". Denna rapport presenterades emellertid i maj 1974, varför uppgifterna i rapporten inte är i alla delar aktuella.

12.8.5 Några iakttagelser från tillämpningen av gällande regler

Som framgått av 12.3 ger ett i Danmark, Finland eller Norge utfärdat och där gällande körkort för motorfordon innehavaren rätt att vid tillfälligt uppehåll i Sverige, dock högst ett år, föra motorfordon av det slag som körkortet avser. I stället för den nu angivna ettårsfristen tillämpas emellertid i praktiken i enlighet med 1962 års kungörelse (1962:277) en tvåårsfrist. Den formella regeln och den praktiska tillämpningen stämmer alltså inte överens. Genomförs förslaget om nordisk giltighet av körkort – redovisat under 12.8.2 – faller emellertid hela detta problem bort.

Det i 2 § a) i kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort uppställda rekvisitet "vistats i Sverige i mera än två år" har givit upphov till tveksamhet. Har t. ex. innehavare av utländskt körkort före tvåårsperiodens utgång under viss tid avbrutit vistelsen i riket men därefter

¹ Det finns förslag om att inom EG-området genomföra någon form av gemensamt körkort. Även i det sammanhanget är avsaknaden av centralt körkortsregister hinder för Danmark att t. v. genomföra den nya ordningen.

återvänt inom treårsfristen har en del myndigheter inte beaktat avbrottet utan ansett förande av körkortspliktigt motorfordon efter det att två år förflutit från det vederbörande inkom i riket som olovlig körning. Andra myndigheter har i en sådan situation avräknat vistelsen utom riket, i vart fall om vistelsen varat längre än vad som kan anses som normal semester eller liknande.

Behovet av belastningsregistrering när det gäller utländska körkortshavare har påtalats i olika sammanhang. En närmare redogörelse i denna del återfinns i avsnittet 13.4.

12.9 Överväganden

Som framgått av avsnittet 12.8 har kritik riktats mot regelsystemet i fråga om utländska körkort. Svårigheter har visat sig främst när det gäller att avgöra om ett återopat utländskt körkort är äkta, hur lång giltighetstid det har och vilka fordon som körkortet ger innehavaren rätt att föra i Sverige. Man har även ansett att systemet är svåröverskådligt och i viss mån motsägelsefullt. Detta har lett till praktiska svårigheter att tillämpa reglerna. Vid överläggningar som utredningen haft med företrädare för RPS och TSV samt några länsstyrelser och polismyndigheter har i allt väsentligt vitsordats riktigheten i den framförda kritiken.

Som framgått av det förut anförda är utgångsläget ganska olika i Norden å ena sidan och övriga länder å andra sidan. I det följande behandlas därför först den nordiska frågan och därefter frågan vad som kan göras beträffande körkort från utomnordiska länder.

12.9.1 *Beträffande de nordiska förhållandena*

Som redovisats ovan – avsnitt 12.8.3 – finns förslag om att nordiskt nationellt körkort skall gälla i annat nordiskt land även sedan innehavaren har fast bosatt sig i detta.

NKV har i rapporten *Körkort i Norden* behandlat vissa tillämpningsfrågor som aktualiseras vid nordisk giltighet av körkort. Genomgående har NKV som huvudregel valt att körkortsärendet skall behandlas i det land där körkortshavaren är bosatt och enligt det landets lagstiftning, dvs. domicilprincipen har förordats.

De nu nämnda förslagen har vid remissbehandlingen allmänt fått ett positivt mottagande.

När det gäller genomförandet av förslagen framhöll NKV att ett samtidigt genomförande i Danmark, Finland, Norge och Sverige givetvis var en klar fördel men att det kunde vara svårt att uppnå en sådan koordination. Reformen kunde emellertid fullföljas genom att varje enskilt land införde reglerna i sin lagstiftning vid lämpligt tillfälle utan att invänta lagstiftningsproceduren i de andra länderna. En sådan lösning skulle också snabbast leda till resultat. I denna del uttalade departementschefen (prop. 1975/76:155 s. 131) att han biträdde principerna i NKV:s förslag angående nordiska körkort och framhöll att Nordiska trafiksäkerhetsrådet och NKV följde det

vidare koordinationsarbetet. Departementschefen förutsatte, att man i detta sammanhang också fick överväga vissa övergångsproblem.

Det nyss nämnda förslaget har alltså godtagits av statsmakterna i Sverige. Utredningen behandlar i det följande förutsättningarna för införande av förslaget i Sverige som första land. Som framgått av uppgifterna i avsnittet 12.8.4 kommer på sikt att i det stora hela råda harmoni mellan körkortsreglerna i Danmark, Finland, Norge och Sverige. Det enda större problemet är att Danmark tills vidare saknar ett i alla delar centralt körkortsregister. I den fortsatta diskussionen utgår utredningen från det läge som råder efter det att Norge den 1 oktober 1978 genomfört den körkortsreform som nyss nämnts. Därigenom begränsas problemet avsevärt.

En ordning som innebär att danska, finländska och norska körkort får giltighet i Sverige även sedan innehavaren fast bosatt sig här, för dock med sig ett antal problem, bl. a. frågor om

- när fast bosättning skall anses föreligga,
- giltighetstid och körkortsklasser,
- vilket lands myndigheter, som skall företa prövning, och vilket lands lagstiftning som skall tillämpas, när det gäller körkortsåtgärder med anledning av olika förseelser, t. ex. varning och återkallelse,
- utfärdande av nytt körkort efter t. ex. återkallelse eller sedan innehavaren tappat sitt körkort,
- registrering av körkort och belastningar,
- förarbehörighet i yrkesmässig trafik.

Utredningen behandlar i fortsättningen de olika frågorna var för sig.

När skall fast bosättning anses föreligga?

F. n. gäller enligt 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. att nordiska körkort godkänns bara vid tillfälligt uppehåll i Sverige (3 § första stycket). I samma paragrafs tredje stycke undantas uttryckligen körkortshavare som har eller tager stadig hemvist här i riket.

Utbytesförmånen för nordiska körkortshavare gäller enligt 1 § utbytesförordningen (1962:262) dem som tager fast hemvist här.

Om det grundläggande förslaget om internordisk giltighet av nordiska körkort godtas, dvs. om man i Sverige godtar danska, finska och norska körkort även efter att innehavaren tagit fast bosättning här, behövs klara kriterier när fast bosättning skall anses föreligga. Dessa körkort blir ju efter reformen "permanent" gällande i Sverige och det måste slås fast vilka körkortsregler som skall gälla för dessa körkort. Klara kriterier på fast bosättning behövs därför.

NKV har i sin rapport funnit lämpligt att knyta bosättningsbegreppet till reglerna om folkbokföringen. För bedömningen av förslaget bör därför uppmärksammas vilka folkbokföringsregler som gäller vid flyttning inom Norden.

Vid internordisk flyttning finns särskilda folkbokföringsregler, nämligen i kungörelsen (1969:493) om folkbokföring vid internordisk flyttning (ändrad

1970:342 och 1972:419). Kungörelsen gäller den som flyttar till Sverige från Danmark, Finland, Island eller Norge eller från Sverige till något av dessa länder. Den som anmäler inflyttning skall inom två veckor efter inflyttningen lämna pastorsämbetet internordiskt flyttningsbetyg, utfärdat av lokal registreringsmyndighet i utflyttningslandet, och blankett till internordiskt flyttningsbevis. Beslutar pastorsämbetet att kyrkoskriva någon som flyttat in skall pastorsämbetet sända internordiskt flyttningsbevis till den registreringsmyndighet som utfärdat flyttningsbeviset. Särskilda regler finns bl. a. för de fall då pastorsämbetet beslutat att ej kyrkobokföra den som anmält inflyttning. Vid utflyttning gäller motsvarande regler.

Utredningen, som ansluter sig till NKV:s principförslag i denna del, anser att körkortshavare från Danmark, Finland och Norge vid tillämpningen av internordiska körkortsbestämmelser skall anses bosatt här i landet under förutsättning att han är kyrkobokförd här enligt de nyss redovisade reglerna.

Körkorts giltighetstid

Danska och finska körkort gäller till dess innehavaren fyllt 70 år. I Finland gäller dessutom att provning av att medicinska krav är uppfyllda skall göras vart femte år från och med det år körkortshavaren fyllt 45 år.

Norskt körkort gäller i tio år.

I de övre åldersskikten utfärdas i Danmark, Finland och Norge körkort med kortare giltighetstid än som nyss sagts. Dessutom kan – liksom i Sverige – körkort utfärdas på särskilda villkor, som innebär begränsad giltighet, t. ex. av medicinska skäl.

Svenskt körkort gäller i praktiken under innehavarens livstid även om själva körkortshandlingen skall bytas ut vart tionde år.

Utredningen anser att danskt, finskt och norskt körkort bör gälla i Sverige i enlighet med sitt innehåll. Detta gäller även giltighetstiden.

Körkortsklasserna

När den aviserade körkortsreformen i Norge trätt i kraft den 1 oktober 1978 tillämpar alla berörda nordiska länder Wienkonventionens regler om körkortsklasser. Detta innebär emellertid inte att det kommer att råda fullständig parallellitet mellan körkorten i Danmark, Finland och Norge å ena och i Sverige å andra sidan. I såväl den finska som den svenska lagstiftningen föreskrivs t. ex. att endast vissa kombinationer är tillåtna. Dessa kombinationer överensstämmer inte helt.

Enligt utredningens mening bör ett danskt, finskt eller norskt körkort ge samma behörighet i Sverige som i utfärdandelandet, även om utfärdandelandets exakta bokstavskombination inte återfinns i de svenska körkortsreglerna.

Återkallelseförfarandet

Enligt nuvarande ordning för återkallelse av körkort från Danmark, Finland eller Norge vägras godkännande av körkortet här, varefter körkortsmynd-

digheterna i utfärdandelandet underrättas. Avsikten är att de därvid skall ta ställning till frågan om körkortet skall återkallas helt och hållet. Den ordningen passar in i ett system, där körkortet godtas i princip endast om körkortshavaren vistas här tillfälligt.

Utifrån förslaget om nordisk giltighet av körkort har NKV förordat att fråga om återkallelse av körkort prövas i bosättningslandet och enligt det landets lagstiftning. Vad som bestämts i återkallelseärendet bör enligt NKV gälla i annat nordiskt land.

Särskilt i ett avseende kan diskuteras om bosättningslandets lagstiftning skall tillämpas undantagslöst, nämligen i fråga om de medicinska kraven för körkortsinnehav. Det finns vissa skillnader mellan berörda länder i detta hänseende. I den delen ansåg NKV att ett avgörande fick ske från fall till fall med beaktande av defektens art, den tid körkortshavaren vistas i det nya bosättningslandet och lagstiftningen såväl i detta land som i det land där körkortet utfärdats.

Om man inför den ordningen att danskt, finskt och norskt körkort godtas i Sverige även sedan innehavaren fast bosatt sig här, bör enligt utredningens mening gälla de nyss redovisade, av NKV föreslagna principerna, nämligen att fråga om återkallelse prövas här enligt svensk lagstiftning med visst undantag för de medicinska kraven.

De nyss sagda principerna för återkallelse kan föra med sig problem om Sverige ensidigt och först genomför förslaget om giltighet av körkort. Återkallelsebesluten får därvid rättsverkningar bara i Sverige. Körkortsmyndigheterna i det utfärdande landet kan då komma till uppfattningen att körkortet inte skall återkallas. En sådan konflikt mellan de olika ländernas myndigheter kan körkortshavaren utnyttja på obehörigt sätt. Genom bilaterala överenskommelser med Danmark, Finland och Norge bör emellertid en sådan ordning kunna åstadkommas att i Sverige enligt svensk rätt beslutad återkallelse av körkort utfärdat i något av nyssnämnda länder får, om innehavaren är fast bosatt i Sverige, giltighet i övriga berörda länder. Detsamma bör också gälla vad som har bestämts om återkallelsetid eller tidpunkt för utfärdande av nytt körkort. Överenskommelser bör även reglera det fallet att en dansk, finländare eller norrman, som är fast bosatt i Sverige, tillfälligt vistas i annat nordiskt land, när det är aktuellt med återkallelse. Därvid bör myndigheterna i det land där personen tillfälligt vistas ha möjlighet att enligt sin lagstiftning omhänderta körkortet i avvaktan på att återkallelsefrågan prövas i bosättningslandet, i detta fall Sverige.

Nytt körkort

I föregående avsnitt har utredningen förordat att återkallelse i bosättningslandet, Sverige, skall gälla också i annat nordiskt land. När återkallelsetiden löpt ut uppkommer bl. a. fråga om vilket lands körkort föraren skall ha. Olika regler gäller i de berörda länderna i fråga om återfående eller erhållande av nytt körkort efter återkallelse. Olika regler gäller främst reglerna om krav på nytt förarprov, nytt läkarintyg m. m.

I enlighet med de principer NKV förordat i detta hänseende anser utredningen att prövningen bör göras i Sverige, om bosättningen här består, och då enligt svenska regler. Likaså bör – för att enhetlighet skall råda

– samma forumregler gälla när körkort söks för första gången av en här i Sverige fast bosatt dansk, finländare eller norrman. De svenska körkortsreglerna bör även i sistnämnda fall tillämpas.

När giltighetstiden löpt ut för t. ex. ett danskt eller finskt körkort bör det, om innehavaren är fast bosatt här, bytas ut mot svenskt körkort enligt svenska regler om förnyelse av körkort.

Behov av nytt körkort uppkommer också när någon tappat sitt körkort. Om det därvid rör sig om en dansk, finländare eller norrman, som är fast bosatt i Sverige och tappat sitt nationella körkort, bör nytt körkort utfärdas i Sverige enligt svensk lagstiftning.

Som framgått under 12.8.4. motsvarar inte körkortsklasserna i de nordiska länderna varandra helt. Med den nyss förordade ordningen vid utfärdande av duplettkörkort kan körkortshavaren därför riskera att få ett körkort med lägre behörighet än det gamla körkortet. För att undvika olägenheter av detta slag kan det ifrågasättas om det inte i undantagsfall bör finnas en alternativ möjlighet för föraren att i utfärdandelandet få nytt körkort av den typ som motsvarar det gamla.

Om man inför en ordning med två möjligheter till utbyte måste hindras att föraren obehörigt utnyttjar möjligheterna och begär nytt körkort både i utfärdandelandet och i Sverige. Ett sätt att förhindra sådant obehörigt utnyttjande kan vara att föraren vid ansökan i utfärdandelandet (t. ex. Norge) om nytt körkort företer bevis om att ansökningen lämnats för registrering i det svenska körkortsregistret. En sådan registrering skulle utgöra spärr mot att duplett utfärdas här. En förutsättning för att spärren skall bli effektiv är emellertid att utfärdandelandet kräver bevis om nyss angiven registrering, vilket torde fordra bilaterala överenskommelser. En alternativ möjlighet att undvika olägenheter av nyss nämnt slag är att körkortsklasserna i de nordiska länderna bringas att överensstämma.

Som redovisats ovan i avsnittet 12.4 finns möjligheter att utan nytt förarprov byta nordiskt körkort mot svenskt. Motsvarande regler finns i övriga nu berörda nordiska stater¹. Genomförs principen att danska, finska och norska körkort får giltighet här även sedan innehavaren fast bosatt sig här torde utbyten – utöver vad som nyss sagts om fall när körkortets giltighetstid löpt ut eller när vederbörande skall ha duplettkörkort – inte behövas i någon större utsträckning. Möjlighet till utbyte utöver nyss sagda fall bör dock finnas. Många gånger kan det vara praktiskt för innehavare av utländskt körkort att förvärva körkort som utfärdats i bosättningslandet, i detta fall Sverige. Vad som i det föregående sagts om erhållande av duplettkörkort bör gälla även i dessa fall. Något krav på läkar- och lämplighetsundersökning torde härvid inte behöva uppställas.

När nytt körkort utfärdas bör det gamla lämnas i utbyte eller makuleras. Det bör inte få förekomma att körkortshavaren har mer än ett körkort.

Registreringsfrågor

En kortfattad redogörelse för reglerna om körkortsregistrering i berörda länder har lämnats i avsnittet 12.8.4. Motsvarande svenska regler redovisas i avsnitt 13 om registrering. Som framgår av sistnämnda avsnitt har utredningen föreslagit en generell regel om registrering av brottsbelastningar

¹ I Danmark t. o. m. utan vare sig ny läkar- eller lämplighetsundersökning.

som gäller innehavare av utländska körkort. Detta avsnitt ägnas de registreringsfrågor som blir följden av en ordning som innebär att danska, finska och norska körkort ges giltighet här även sedan innehavaren fast bosatt sig här.

En första fråga är om det finns anledning att registrera alla innehavare av danska, finska och norska körkort, vilka är fast bosatta här, eller om det räcker med en tillfredsställande belastningsregistrering.

Mot den förra, mer omfattande körkortsregistreringen kan anföras att den blir för omständlig att genomföra eller i vart fall att motsvarande uppgifter enklare kan fås från utfärdandelandet. Blir så småningom byte till svenskt körkort av någon anledning aktuellt, införs det nya svenska körkortet i körkortsregistret.

Till förmån för den mer omfattande körkortsregistreringen talar att det är värdefullt att i det svenska körkortsregistret ha uppgift om alla körkort med "permanent" giltighet. Bosättningslandets – dvs. i detta fall Sveriges – körkortsregler skall ju i princip fullt ut tillämpas på de nordiska körkort, t. ex. vid utbyte. Registrering av nu ifrågavarande slag behöver vidare inte bli omständlig. Den kan smidigt klaras av genom att körkortshavaren i samband med kyrkoskrivningen här – jfr avsnittet 12.9.1 – lämnar uppgift om sitt körkort, vilken uppgift sedan pastorsämbetet resp. lokala skattemyndigheten i Stockholm, Göteborg och Malmö vidarebefordrar till resp. länsstyrelse.

Övervägande skäl synes enligt utredningen tala för registrering även av sådana nordiska körkort vars innehavare är fast bosatta här.

Nästa fråga är då hur belastningsregistreringen bör utformas. Som inledningsvis nämnts föreslår utredningen i avsnittet 14 en generell regel om registrering av utländska körkortshavare, som här i riket ådragit sig brottsbelastningar. Läget blir emellertid ett annat när det gäller de nu behandlade nordiska körkort. Dessa får ju "permanent" giltighet här. Dessutom blir de svenska körkortsreglerna i princip fullt ut tillämpliga på dessa körkort. Mot bakgrund härav måste kravet på belastningsregistrering ställas högre beträffande nordiska körkort än vad som är fallet med övriga utländska körkort. Registreringen kan ske enligt flera alternativ.

Ett alternativ är att vid "nordbons" bosättning här föra över till det svenska registret de belastningar som finns i utfärdandelandet. I utfärdandelandets register anges t. ex. "utflyttad till Sverige" med uppgift om tidpunkten. De gamla uppgifterna bevaras i utfärdandelandets register enligt det landets regler och nya uppgifter – efter utflyttningen – styrs över till bosättningslandet.

En nackdel med denna ordning är att om bosättningen ofta växlar mellan nordiska länder kommer även registreringsuppgifterna att vandra fram och tillbaka. Vidare skulle denna ordning förutsätta ett i princip nytt ADB-system. Ett sådant system skulle kräva orimligt stora resurser och kostnader. En fördel med ordningen är att man eliminerar olägenheten av att Danmark har belastningsregistreringen både lokalt hos polisen och centralt i rigsregistraturen.

Ett andra alternativ är att belastningar registreras i utfärdandelandet även efter att "nordbon" fast bosatt sig i Sverige. En sådan ordning förutsätter väl fungerande kommunikationer mellan ländernas register. I förhållande

till Danmark, som enligt det nyss sagda har även lokal registrering, uppkommer särskilda problem. För att komma till rätta med dem fordras överenskommelse med Danmark att central dansk myndighet förmedlar behövliga uppgifter. En fördel med detta andra alternativ är att även om flyttningarna mellan nordiska länder är täta så finns belastningsuppgifterna kvar på ett ställe, i utfärdandelandets register.

Ett tredje alternativ att tillgodose kravet på belastningsregistrering i de nu diskuterade fallen vore att söka hitta en praktisk lösning – någon form av kompromiss mellan de nyss skisserade alternativen – intill dess samtliga berörda nordiska länder infört nordisk giltighet av körkort. Man skulle därvid kunna utgå från den inledningsvis nämnda allmänna regeln om belastningsregistrering rörande utländska körkortshavare. När det vid t. ex. en förseelse uppkommer behov för länsstyrelsen av uppgifter om tidigare belastningar kunde genom samarbete med utfärdandelandet införskaffas registreringsuppgifter från detta land. För de "nordbor" som sköter sig i körkortssammanhang skulle det då inte behövas någon särskild belastningsregistrering.

Utredningen finner övervägande skäl tala för det tredje av de nyss redovisade alternativen.

Som framgår under 12.8.4 kommer från den 1 juli 1978 att finnas centrala register i alla berörda länder utom Danmark. Förekomsten av centrala register underlättar i hög grad genomförandet av det nyss förordade förslaget. Problemet med Danmark torde under ett övergångsskede – intill dess centralt register inrättas även där och övriga länder genomför nordisk giltighet av körkort – kunna lösas så att Danmark åtar sig att anvisa en central myndighet som förmedlar körkortsuppgifter.

Frågor om behörighet att föra motorfordon i yrkesmässig trafik

Ämbetsmannakommittén¹ behandlade inte bestämmelserna om trafikkort utan anförde att bestämmelserna på detta område reser en rad problem som kommittén inte ansåg sig i stånd att ta ställning till. Vidare anmärkte kommittén att det inte uppstått några praktiska olägenheter med att reglerna inte är i alla delar lika. Giltigt förarbevis som gäller för yrkesmässig trafik godtas alltid vid tillfälligt uppehåll i annat nordiskt land än det där beviset är utfärdat. Kommittén fann det emellertid önskvärt att också reglerna om förarbehörighet i yrkesmässig trafik samordnades i de nordiska länderna.

Remissutfallet i fråga om trafikkort var blandat. Från något håll uttalades att samordningsproblemen inte var så stora medan man på annat håll såg större svårigheter.

NKV instämde i uppfattningen att det var önskvärt med samordning även i fråga om förarbehörigheten i yrkesmässig trafik. Beträffande sådan trafik gäller emellertid – konstaterade NKV – särskilda bestämmelser i de olika länderna med i viss utsträckning speciella krav på förarna. Lagstiftningen är också på skilda håll föremål för omarbetning. Frågeställningarna borde enligt NKV:s mening utredas närmare. De nyss nämnda frågeställningarna borde behandlas i en andra etapp. Tills vidare borde det stå varje land fritt att själv avgöra i vad mån nordiskt körkort – utöver vad som följer av 1956 års bilaterala överenskommelser – skall godtas i yrkesmässig trafik för person- och godsbefordran².

¹ Se not sid. 201.

² Med yrkesmässig trafik avsåg NKV "sådan person- och godsbefordran som sker mot ersättning och som är föremål för särskild reglering i olika avseenden i de skilda länderna".

Inom nordiska trafiksäkerhetsrådet pågår en utredning om bl. a. utbildning och trafik kortsförvärv. Även i Sverige pågår inom kommunikationsdepartementet en omarbetning av reglerna om yrkesmässig trafik. Mot denna bakgrund bör frågor om förarbehörighet i yrkesmässig trafik tills vidare undantas från de nu diskuterade reformerna.

Följdåtgärder

Ett genomförande av förslaget att i Sverige godta danska, finska och norska körkort även efter att innehavaren fast bosatt sig i Sverige förutsätter att de bilaterala överenskommelserna den 15 september 1956 angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m. sägs upp såvitt avser körkortsfrågorna och ersätts av nya bilaterala överenskommelser i de delar som tidigare angetts i detta avsnitt. Inställningen till frågan om den yrkesmässiga behörigheten måste därvid uppmärksammas.

Utredningens slutomdöme beträffande nordiska körkort

Den nu lämnade redovisningen av möjligheterna för Sverige att som första land införa en ordning som innebär att körkort från övriga nordiska länder godtas även sedan innehavaren fast bosatt sig här synes visa att ett sådant steg är fullt möjligt. En ordning av den föreslagna beskaffenheten har enligt utredningen avgjorda fördelar och få nackdelar. Det finns vidare anledning utgå från att övriga berörda nordiska länder inom en nära framtid införa en motsvarande ordning.

Mot bakgrund härav vill utredningen förorda att i Sverige införs en ordning av nyss nämnt slag enligt de principer som skisserats i föregående avsnitt. Ett genomförande av en ordning med generell internordisk giltighet av körkort förutsätter dock – som framgått ovan – visst vidare arbete, bl. a. för att nå vissa överenskommelser med övriga länder. Detta vidare förberedelsearbete kan förslagsvis utföras av en arbetsgrupp med representanter från bl. a. kommunikationsdepartementet och TSV.

I avvaktan på att den nyss förordade ordningen genomförs – vilket kan ta någon tid – bör reglerna om nordiska körkort införas i en ny författning om utländska körkort. I fråga om de nordiska körkorten innebär författningsförslaget främst redaktionella ändringar (jfr. specialmotiveringen i avsnitt 19.4).

12.9.2 Beträffande icke-nordiska nationella körkort

Allmänt om godkännande och utbyte av utländska körkort

När det gäller att överväga förbättringar i regelsystemet måste en utgångspunkt vara Sveriges skyldigheter på grund av internationella konventioner. Därvid är det framför allt Genèvekonventionen som binder Sverige. På sikt kommer också Wienkonventionen att binda Sverige. Redan nu har Sverige i betydande delar anpassat sina körkortsregler till Wienkonventionen.

En grundläggande skyldighet enligt Genèvekonventionen är att Sverige under vissa förutsättningar måste tillåta innehavare av utländskt körkort att här under ett år föra motorfordon av det slag körkortet gäller¹. I svensk författning måste sålunda finnas en regel om godkännande under minst ett år av körkort utfärdade i andra stater som också är bundna av Genèvekonventionen. Det är med hänsyn till den internationella trafikens omfattning nödvändigt att en sådan regel får liksom nu är fallet gälla generellt, således även innehavare av körkort som utfärdats i stater, gentemot vilka Sverige inte har någon konventionsbundenhet på området.

En första fråga är om den *nuvarande 2-årsfristen (2 § a) enligt 1962 års kungörelse om godkännande av vissa utländska körkort* bör bibehållas eller om det finns skäl att ändra den. Den frågan hänger intimt samman med utformningen av villkoren i en eventuell utbytesregel. Spörsmålet om en sådan regel behandlas senare.

Grunden för den nuvarande 2-årsfristen framgår av prop. 1962:155 (s. 25), där departementschefen anförde bl. a. följande.

Det i departementspromemorian framförda förslaget att ersätta det i gällande bestämmelser använda uttrycket "tillfällig vistelse" med en bestämd tidsgräns synes ägnat att undanröja åtskilliga av de svårigheter som mött vid tillämpning av dessa bestämmelser och synes även i övrigt vara lämpligt. Jag förordar därför att förslaget läggs till grund för en revision av bestämmelserna i förevarande ämne.

Det anförda innebär också, att jag ansluter mig till den i promemorian framförda åsikten, att bestämmelserna om utländska körkorts giltighet i Sverige bör gälla ej blott turister och andra, som ankommer till landet i avsikt att vistas här en kortare tid, utan även dem som har för avsikt att stadigvarande bosätta sig härstades. Det är visserligen ett önskemål, att den som tar stadigvarande hemvist i Sverige så snart som möjligt utbyter sina utländska körkortshandlingar mot svenska sådana. För detta ändamål bör han emellertid få skälig tid till förfogande. Det torde f. ö. vara svårt att förebringa något egentligt skäl för att den, som ådagalägger sin avsikt att stanna i landet t. ex. genom att skaffa sig fast bostad eller stadigvarande arbete, enbart till följd därav skulle tidigare än eljest gå förlustig rätten att nyttja sitt utländska körkort.

Vid utmätande av tidsgränsen för utländskt körkorts giltighet bör beaktas, att icke några onödiga svårigheter vållas vid utbyte av utländskt körkort mot svenskt sådant. Man måste räkna med att anskaffande av nödiga handlingar för erhållande av svenskt körkort ibland kan ta åtskillig tid i anspråk för den, som nyligen anlänt från utlandet och icke i förväg har kännedom om de stränga regler, vilka här gäller för erhållande av körkort. Speciellt har det visat sig svårt att förebringa utredning, som motsvarar det svenska lämplighetsintyget. En annan omständighet, som påkallar beaktande, är att de av Sverige biträdda konventionerna utgår från begreppet "tillfällig vistelse" och i ett fall definierar detta begrepp sålunda, att vistelse i landet under kortare tid än ett år alltid skall anses såsom tillfällig. Det kan med hänsyn härtill i allt fall icke komma i fråga att sätta tidsgränsen kortare än till ett år. För att full visshet skall uppnås, att den fasta tidsgränsen icke kommer i konflikt med konventionerna, torde det vara nödvändigt att sätta tiden avsevärt längre. Det finns enligt min mening icke skäl att intaga någon särskilt restriktiv ståndpunkt härvidlag. Jag kan även i denna del ansluta mig till den uppfattning, som uttalats i promemorian, och förordar sålunda att tiden bestämmes till två år.

Mot den föreslagna bestämmelsen om att innehav av utländskt körkort icke får åberopas av den, som under de sist förflutna tre åren vistats i Sverige mer än två år, kan givetvis invändas, att kontrollen över bestämmelsens efterlevnad kan visa

¹ Ordagrant gäller att Sverige inte är skyldigt att utsträcka i konventionen stadgade lättnader till bl. a. förare, som "under mer än ett år oavbrutet befunnit sig inom dess territorium".

sig besvärlig. Om bestämmelserna i övrigt utformas i den liberala anda, som försaget ger uttryck för, torde man emellertid kunna utgå från att överträdelse blir sällsynta och att mera ingående kontroll av körkortsinnehavarnas förhållanden icke skall visa sig behövlig annat än i undantagsfall. Sedda som helhet innebär förslagen betydande lättnader för polismyndigheter och andra i fråga om kontrollen över utländska körkort, och den omständigheten att en mera ingående utredning alltså kan erfordras i enstaka fall, är icke ägnad att medföra annat bedömande.

Det väsentliga syftet med reglerna om godkännande av utländska körkort måste vara att underlätta för personer med utländskt körkort att här föra motorfordon under semesterperioder och andra mer tillfälliga besök. Att syftet är detta framgår också därav att de av Sverige biträdda konventionerna, utgår från begreppet "tillfällig vistelse". Är det aktuellt för innehavaren av det utländska körkortet att bosätta sig i landet eller eljest mera varaktigt vistas här bör han vara skyldig att antingen byta ut sitt utländska körkort mot ett svenskt enligt en eventuell bytesregel eller efter förarprov skaffa svenskt körkort.

Mot bakgrund av det nu förutsatta syftet med en godkännanderegeln har vid de förut nämnda överläggningarna med företrädare för RPS, TSV, länsstyrelser och lokala polismyndigheter allmänt förordats en sänkning av godkännandefristen från två till ett år. Den nuvarande regeln borde alltså ändras så att utländskt körkort inte godkänns här i riket, om körkortshavaren under de sist förflutna två åren vistats i Sverige mera än ett år.

Enligt invandrarverket saknas statistik utvisande hur lång tid utlänningar på mer tillfälligt besök normalt stannar i Sverige. Utredningen anser att flertalet fall torde rymmas inom en ettårsfrist. I fråga om utlänningar som stannar här längre tid torde det vara rimligt att kräva att de infogas i det svenska körkortssystemet antingen genom utbyte av utländskt körkort eller förvärv av svenskt körkort efter prov.

Utredningen förordar med hänsyn till det nyss anförda att utländska körkort inte skall godkännas här i riket, om innehavaren under de sist förflutna två åren vistats i Sverige mera än ett år.

Vid tillämpningen av den nu diskuterade regeln (2 § a) har som framgått ovan (12.8.5) *vistelsebegreppet* föranlett bekymmer när det gäller att beakta avbrott av olika slag och längd i vistelsen. Det är främst polisen som haft svårigheter att vid kontroller på gatan kunna avgöra om en innehavare av utländskt körkort vistats här längre tid än två år under de sist förflutna tre åren. Det är ogörligt att vid sådan kontroll kunna vederlägga felaktiga uppgifter av körkortshavaren. För noggrannare undersökning måste föreligga tillräcklig grund för misstanke om olovlig körning. Eftersom passen numera sällan stämles vid in- och utresa och det i Norden råder passfrihet, kan passen inte vara något hjälpmedel.

För att om möjligt undanröja det utrymme för olika tolkningar av "vistelsefristen" som ansetts föreligga, har framförts förslag till ändrad formulering av regeln i 2 § a. Enligt detta förslag skulle utländska körkort bli ogiltiga här i landet, om innehavaren under treårsperioden *uppehållit* sig i Sverige mer än *sammanlagt* två år. En sådan konstruktion innebär dock att varje uppehåll – hur kortvarigt det än är – utanför Sveriges gränser medför ett avbrott i tvåårsfristen. En regel av nyss antydd konstruktion med ty åtföljande bevisvärigheter synes inte innebära någon förbättring i förhållande till gällande regel och kan därför lämnas därhän.

För att komma till rätta med de nyss angivna problemen med vistelsebegreppet bör enligt utredningen övervägas en regel om hur olika avbrott i vistelsen skall bedömas (se specialmotiveringen i avsnitt 19.4, 2 och 12 §§).

I direkt anslutning till den nyss behandlade frågan kan det vara lämpligt att överväga om ett utländskt körkort här i landet skall ha någon rättsverkan utöver den som följer av godkännanderegeln. För närvarande finns som framgått under 12.4 *regler om utbyte av utländskt körkort mot svenskt*. Dessa regler har – som redovisats under 12.8.2 – kritiserats. Särskilt gäller detta kravet på 12 månaders körvaneintyg i 2 § utbyteskungörelsen (bilaga 7). Dessa intyg utfärdas inte sällan av någon flyktig bekant som egentligen inte vet vad han intygar.

En grundläggande fråga är naturligtvis om det över huvud taget finns anledning att erbjuda möjlighet för innehavare av utländskt körkort att under vissa förutsättningar få svenskt körkort utan att undergå förarprov. Till en början är då att märka att Sverige inte i någon internationell konvention förbundit sig att medge lätnader av detta slag för innehavare av utländskt körkort. De nuvarande utbytesreglerna har vidare medfört betydande problem att tillämpa. Sålunda har körvaneintygen inte sällan varit skenintyg. Andra problem med nuvarande utbytesregler har varit att avgöra – om innehavaren av det utländska körkortet hade körkortet redan när han tog stadigt hemvist i Sverige, – om det återopade körkortet är äkta och gällande i utfärdandelandet, – vilken behörighet det utländska körkortet motsvarar i det svenska systemet (gäller länder som inte tillämpar Wienkonventionens klassindelning).

Ett sätt – låt vara drastiskt – att komma till rätta med de nyss påtalade problemen vore att avskaffa utbytesförmånen och för erhållande av svenskt körkort kräva förarprov i vanlig ordning. I viss mån kan även trafiksäkerhetsskäl återopas för slopande av utbytesförmånen. Alla skulle bli prövade innan de får svenskt körkort. Särskilt värdefull vore den prövningen när det gällde högre behörighet och körkort utfärdade i länder med låga krav för körkort eller med en speciell trafikmiljö. Trafiksäkerhetsskälets tyngd begränsas dock av den omständigheten att innehavaren av det utländska körkortet ju får köra under "godkännandefristen".

För att ge en föreställning om frekvensen utbyten av icke nordiska körkort kan nämnas att i Göteborgs och Bohus län är antalet fall ca 40/mån. och i Hallands län ca 10/mån.

Vid ett slopande av utbytesreglerna skulle länsstyrelserna befrias från en hel del tidsödande utredningar och pappershantering som nuvarande förfarande för med sig. TSV:s organisation skulle däremot få en ökning av antalet förarprov. Organisatoriskt skulle ett slopande av utbytesreglerna förmodligen ändå inte kräva någon större nettoökning av resurserna totalt sett.

En mindre drastisk åtgärd är följande. Man behåller ett utbytesförfarande för utländska körkort motsvarande behörighet B, dvs. behörighet att föra personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, samt terrängvagn. Vill innehavare av utländskt körkort med annan behörighet få ett motsvarande svenskt körkort är han skyldig att genomgå förarprov helt

enligt svenska regler. I jämförelse med alternativet att helt slopa utbytesförmånen har den nu skisserade konstruktionen den fördelen att den underlättar för det stora flertalet invandrare och utlandssvenskar med utländska körkort att för vanlig bilkörning få svenskt B-körkort utan förarprov. Av det relativa fåtal innehavare av utländska körkort med annan behörighet än B som bosätter sig här och önskar svenskt körkort med motsvarande behörighet bör det från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt inte vara orimligt att kräva förarprov. Med en utbytesregel av denna begränsade omfattning slipper man också många av de problem som "översättningen" av körkortsklasser medför. Vidare begränsar man vissa speciella risker för missbruk, t. ex. att en svensk, som önskar få körkort av viss högre behörighet men som inte alls eller med mycket stora svårigheter skulle kunna klara det svenska provet, under en tid bosätter sig utomlands, där det är lätt att ta körkort, där tar sitt körkort och sedan flyttar hem och begär byte till svenskt körkort av motsvarande behörighet.

Om man utgår från att ett utbytesförfarande skall finnas enligt den sist skisserade lösningen är frågan huruvida det finns anledning att uppställa några *krav på körvaneutredningen*. Som framgått under avsnittet 12.8 har i särskilda skrivelser framförts önskemål om ett slopande av det i gällande utbyteskungörelse uppställda kravet på körvaneintyg omfattande 12 månader. Vid remissbehandlingen av skrivelserna föreslog RPS på anförda skäl en begränsning av körvaneintyget till att avse tre månader. I övrigt tillstyrktes förslaget, bl. a. av TSV.

Vid de överläggningar som utredningen haft med företrädare för RPS och TSV samt några länsstyrelser och polismyndigheter har det stora flertalet ansett att körvaneregeln helt kan avvaras. Erfarenheten visar, att intygen i betydande omfattning är utfärdade utan att vederbörande vet vad han intygat. Trafiksäkerhetsaspekten väger inte heller tungt, om man beaktar dels att körkortshavaren med sitt nationella körkort har rätt att köra under "godkännandefristen" och dels att utbytesförmånen som nyss framhållits kan begränsas till endast B-behörighet.

Som grund för att behålla kravet på körvaneintyg återopade RPS i det under 12.8.1 återgivna remissvaret dels att olika länders trafikregler inte stämmer överens och dels att det med krav på intyg är lättare att göra en urskiljning så att bara de får svenskt körkort som har för avsikt att mer stadigvarande vistas i riket och alltså har ett verkligt behov.

Eftersom körkortshavaren ju har rätt att köra under godkännandefristen, har det förra argumentet ingen bärkraft. Det senare argumentet är inte heller starkt. Den som bosatt sig i landet och ansökt om utbyte av sitt nationella körkort mot svenskt har därigenom tillräckligt dokumenterat sitt behov. I vart fall kan de intyg – ofta skenintyg – som återopas inte tjäna de syften som RPS i det nyss nämnda remissvaret velat tillgodose.

Mot bakgrund härav anser utredningen att kravet på körvaneintyg bör slopas

En fråga som sammanhänger med de nyss diskuterade förslagen till ändringar är *underlaget för lämplighetsbedömningen*. Om man kortar ned godkännandetiden till ett år och samtidigt tar bort kravet på körvaneintyg för utbyte blir följden att utbyte av körkort, eller när det gäller högre behörighet, förvärv av nytt svenskt körkort efter förarprov kommer i fråga i ett tidigare

skede efter "utlänningens" ankomst till Sverige än enligt gällande ordning. Frågan är då hur man skall få tillräckligt underlag för lämplighetsprövningen. Utlänningar från stater som tillhandahåller sådant underlag bereder inte några större bekymmer. I fråga om flyktingar och utlänningar från vissa öststater, som enligt uppgift vägrar bistå med utredning, bör man kunna godta utredning under en mer begränsad tid än eljest, ca ett år. Tanken på att godta utredning avseende mer begränsad tid bör inte vara så betänkelig, om man beaktar att utlänningen fått köra i vart fall ett år. Får han svenskt körkort och senare visar sig olämplig får körkortsåtgärder vidtas.

Den nyansering i kravet på lämplighetsutredning i utbytesförfarandet som utredningen förordat bör komma till uttryck i de föreskrifter om personutredning som RPS meddelar.

Sammanfattningsvis föreslår alltså utredningen

- att den s. k. godkännandefristen förkortas från två till ett år,
- att ett utbytesförfarande utan förarprov begränsas till B-körkort,
- att kravet på körvaneutredning för körkortsutbyte slopas.

När det gäller den förordade utbytesregeln föreslår utredningen inte någon ändrad innebörd av bosättningsbegreppet (stadigt hemvist).

Vissa övriga frågor

Enligt 2 § b) i kungörelsen om godkännande av vissa utländska körkort (bilaga 8) godtas inte utländskt körkort, om innehavaren har även svenskt körkort. Tillämpningen av den diskvalifikationsgrunden har i några fall lett till stötande resultat. Som exempel har nämnts en svensk med motorcykelkörkort, som i sin ungdom emigrerat till USA och där skaffat bilkörkort. När denne efter många år återvänder till Sverige får han inte med åberopande av sitt utländska bilkörkort föra bil i Sverige. Även andra exempel finns. Vid förvärvet av det utländska körkortet måste kanske utlandssvensken deponera sitt svenska bilkörkort och har bara sitt utländska körkort, som inte ger honom rätt att föra bil i Sverige.

Utredningen utgår från att problem av nyss exemplifierat slag förekommer i relativt få fall. För dessa fall förordar utredningen därför ett dispensförfarande.

Ett annat problem som påtalats gäller utlänningar som vid t. ex. en poliskontroll påstår sig vara innehavare av gällande utländskt körkort men tappat det eller vid avresan från hemlandet fått lämna det. I en del fall kan polisen inte kontrollera påståendet. Bl. a. en del öststater vägrar att medverka. Genom rikspolisstyrelsens interpolsektion kan utredning införskaffas bara från länder som är anslutna till Interpol. Av öststaterna tillhör endast Jugoslavien och Rumänien Interpol. I de fall då det sålunda inte är möjligt att få fram utredning som vederlägger påstående om körkortsinnehav anses olovlig körning normalt inte föreligga utan enbart förseelse mot stadgandet om skyldighet att under färd ha med sig körkortet (5 § i bilaga 8).

Den nu angivna ordningen kan missbrukas. För att komma till rätta med

problem av exemplifierat slag anser utredningen att för godkännande av utländskt körkort bör krävas att föraren kan förete körkortet. Kan han inte det bör han inte vara berättigad att föra fordonet. En bestämmelse om skyldighet att förete körkortet ersätter det nyss nämnda särskilda stadgandet om skyldighet att under färd medföra körkortet.

Till förmån för det förordade förslaget talar – utom den nyss nämnda risken för missbruk enligt gällande ordning – bl. a. att innehav av utländskt körkort inte kan kontrolleras i körkortsregistret.¹

Även vid utbyte föreslås att som förutsättning skall gälla att det utländska körkortet företes. En regel om detta bör utformas så att vid ansökan om utbyte skall fogas det utländska körkortet. Uppfylls inte kraven för utbyte får sökanden förvärva körkort efter prov.

Såsom påpekats inledningsvis i avsnittet 12.9 har det uppkommit svårigheter, när det gällt att avgöra om en som utländskt körkort återopad handling är äkta och i övrigt uppfyller de krav som gäller för godkännande resp. utbyte av utländskt körkort.

Som villkor för godkännande av vissa utländska körkort gäller enligt 4 § i bilaga 8 att – om utländskt nationellt körkort inte är utfärdat på engelska, franska, holländska, italienska, spanska eller tyska – föraren skall vara försedd antingen med intyg om körkortets äkthet och giltighetstid, utfärdat enligt särskilt formulär, eller med översättning av körkortet till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Intyget eller översättningen skall ha utfärdats av myndighet eller av sammanslutning, som av myndighet berättigats därtill.

När det gäller att avgöra om ett utländskt körkort kan *godkännas* bör de möjligheter att kräva utredning som den nyss angivna regeln ger vara tillräckliga. En regel med denna innebörd bör därför finnas även i fortsättningen.

Någon regel som motsvarar den nyss nämnda finns inte i utbyteskungörelsen, bilaga 7. För att få klarhet i frågan om en återopad handling är ett äkta körkort eller inte och om den i övrigt uppfyller förutsättningarna för utbyte vänder sig länsstyrelserna numera allt oftare till RPS och TSV för bistånd.

Enligt utredningens mening behövs även i *utbytesförfarandet* en regel som kan underlätta prövningen av om en återopad handling uppfyller kraven för utbyte. Regeln bör utformas så att, om det finns anledning antaga att handling som återopas vid utbyte inte uppfyller föreskrivna förutsättningar, sökanden får föreläggas att inom viss tid avhjälpa bristen, dvs. tillförlitligen styrka att handlingen är ett sådant utländskt körkort som får bytas ut mot svenskt körkort. I specialmotiveringen (kap. VII) berörs frågan vilken utredning som bör kunna godtas. Om sökanden antingen inte efterkommer föreläggandet eller inte lyckas styrka äktheten hos handlingen eller annan förutsättning för utbyte, blir följden att ansökan om utbyte avvisas. Vederbörande får då istället söka svenskt körkort efter prov.

En allmän uppfattning är att reglerna på det här området är svåröverskådliga och krångliga. I syfte att åstadkomma en viss förenkling föreslår utredningen att de olika reglerna om utländska körkort sammanförs till en gemensam författning.

¹ I avsnitt 14 föreslår utredningen att endast brottsbelastningar skall registreras beträffande utländska körkortshavare.

VI Registreringsfrågor

I de för utredningen meddelade direktiven anförsl avslutningsvis att en översyn av de i direktiven beskrivna körkortsfrågorna också kan aktualisera åtgärder i fråga om exempelvis körkortsregistrering och registrering av trafikbrott m. m. Även sådana frågor bör därför tas upp i lämpligt sammanhang.

Utgångspunkten för utredningens arbete i denna del är naturligtvis främst gällande bestämmelser om körkortsregistrering m. m. Dessa bestämmelser är ganska svårtillgängliga, bl. a. därför att de är spridda på många författningar. Till grund för utredningens överväganden måste dessutom läggas vissa ställningstaganden i prop. 1975/76:155. Dessa gäller bl. a. omfattningen av registreringen i KKBEL och införandet av rehabiliteringsregler i fråga om vissa belastningsuppgifter. Enligt propositionen bör i det fortsatta reformarbetet övervägas bl. a. rehabiliteringsregler också för vissa körkortsuppgifter, såsom återkallelse av körkort, varning etc.

En given uppgift för utredningen är vidare att anpassa körkortsregistreringen till utredningens olika förslag i föregående avsnitt. I den mån förslagen krävt sådan anpassning har utredningens allmänna överväganden i fråga om registreringen redovisats i anslutning till förslaget i varje särskilt avsnitt.

I detta kapitel behandlas – efter ett inledande avsnitt med en redogörelse för gällande ordning och vissa reformförslag (avsnitt 13) – huvudsakligen följande frågor.

Avsnitt 14 ägnas frågan vilken registrering som skall ske i fråga om innehavare av utländska körkort.

Det nuvarande systemet för registrering av belastningsuppgifter som avser brottslighet är i vissa delar irrationellt. I avsnitt 15 behandlas frågan vad som kan göras för att åstadkomma en förbättring.

Ett ämne som har direkt anknytning till registreringsfrågorna är vilka rehabiliteringsregler som bör gälla, dvs. vilka begränsningar bakåt i tiden som bör göras vid utlämnande av uppgifter ur registret. Detta ämne behandlas i avsnitt 16.

I fråga om de flesta register gäller någon form av gallringsbestämmelser. Rådande ordning på detta område är inte tillfredsställande när det gäller körkortsregistreringen. Detta har också uppmärksamats av datainspektionen. Ämnet behandlas i avsnitt 17.

13 Inledning

13.1 Kortfattad redogörelse för gällande ordning

Sedan den 1 januari 1973 finns för registrering av körkortshavare och innehavare av traktorkort ett för hela landet gemensamt körkortsregister, som ersätter de tidigare regionala körkortsregistren hos länsstyrelserna. Körkortsregistret förs av TSV med hjälp av utrustning för automatisk databehandling. I fråga om vissa belastningsuppgifter förs dock körkortsregistret alltså hos länsstyrelserna. Från den 1 januari 1978 omfattar det centrala registret också vissa personer som varken är eller har varit körkortshavare, nämligen om spårrtid löper för dem.

Bestämmelser om körkortsregistret finns huvudsakligen i

- kungörelsen (1971:823) om övergång till nytt körkortsregistreringssystem,
- körkortsförordningen (1977:722),
- kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning (VTL inf),
- kungörelsen (1970:517) om rättsväsendets informationssystem
- den s. k. sekretesslagen (1937:249)
- förordningen (1976:807) om utlämnande av belastningsuppgifter ur körkortsregistret.

I körkortsregistret skall – såsom framgår av 91 § KKF – finnas uppgifter av i huvudsak tre slag, nämligen identitetsuppgifter, körkortsuppgifter och belastningsuppgifter.

Som beteckningen anger avser *identitetsuppgifterna* körkortshavarens namn, personnummer och adress. I förekommande fall ingår bland dessa uppgifter även uppgift om körkortshavarens avflyttning ur landet.

Körkortsuppgifterna avser bl. a. beslut om körkortstillstånd, körkortsklass m. m., spårrtid, återkallelse och varning.

Belastningsuppgifter utgörs av bl. a. domar och beslut, vari körkortshavare befunnits skyldig till vissa angivna brott (83 och 84 §§ KKF). Även underrättelse att åtal i fråga om sådana brott har lagts ned eller att frikännande dom meddelats betecknas som belastningsuppgift (85 § KKF). Detsamma gäller i fråga om sådant beslut att ej tala å brott som enligt 91 § KKF skall föras in i körkortsregistret. Som belastningsuppgifter betraktas också vissa underrättelser och anmälningar från nykterhetsnämnd (86 § KKF), polismyndighet (87 § KKF), länsläkare eller annan rörande bl. a. alkoholmissbruk och sjukdomstillstånd.

Utöver nu angivna slag av uppgifter skall körkortsregistret innehålla uppgift om annan omständighet som behövs för kontroll av körkortshavare eller innehavare av traktorkort.

Utdrag ur körkortsregistret beställs hos länsstyrelsen (37 § VTL inf).

Som redan nämnts förs körkortsregistret inte till alla delar centralt och av TSV. Undantaget gäller belastningsuppgifter som avser brott. Bakgrunden till denna lösning är en strävan att undvika dubbelregistrering, nämligen i såväl ett allmänt brottsregister som ett körkortsregister.

Enligt 34 och 35 §§ kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning skall belastningsuppgifter som avser brott registreras hos länsstyrelserna. Registreringen har utformats på olika sätt beroende på när den ägt rum. Belastningsuppgifter som har antecknats hos länsstyrelserna före den 1 mars 1972 finns upptagna på särskilda registerkort tillhörande de tidigare länsvisa körkortsregistren. Belastningsuppgift från tiden fr. o. m. den 1 mars 1972 anges däremot på ett registerblad. Uppgifterna i registerbladen hämtas ur KKBEL, dvs. det av RPS med hjälp av ADB förda registret med uppgifter om sådana domar och beslut som anges i 83 §, 84 § eller 85 § första stycket KKF eller 88 § KKF jämförd med nämnda författningsrum (se 21 § RI-kungörelsen). Detsamma gäller i fråga om sådana beslut om åtalsunderlåtelse som enligt 91 § KKF skall föras in i körkortsregistret. När en person erhåller en anteckning i KKBEL tillställs resp. länsstyrelse ett registerblad. På registerbladet redovisas dels den aktuella anteckningen och dels de eventuella anteckningar som tidigare finns beträffande samma person. Uppgifterna i registerbladet hämtas – i fråga om rena körkortsdata – från centrala körkortsregistret hos TSV och – när det gäller brott och förseelser – från KKBEL hos RPS. Båda typerna av uppgifter sammanförs i ett datamaskinellt framställt dokument som alltså bildar registerbladet.

För körkortsregistret finns inte några rehabiliteringsregler, dvs. regler om att en belastningsuppgift inte får lämnas ut sedan viss tid förflutit från en förseelse.

I fråga om sekretesskyddet gäller enligt 11 § sekretesslagen (1937:249, 11 § ändrad senast 1977:1029) att belastningsuppgifter, som tillförts körkortsregistret, inte får utlämnas, såvida det inte är uppenbart att utlämnandet inte kommer att missbrukas till men för enskild. Vid utlämnande får behövliga förbehåll göras.

Enligt förordningen (1976:807, ändrad 1977:1111) om utlämnande av belastningsuppgifter ur körkortsregistret gäller i huvudsak följande. Belastningsuppgift, som avses i 91 § KKF, får på begäran lämnas ut till vissa angivna myndigheter, bl. a. justitiekanslern, riksdagens ombudsmän, allmän domstol, allmän förvaltningsdomstol, allmän åklagare, polismyndighet, länsstyrelse och länsrätt samt till annan myndighet, om denna behöver uppgiften för vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning och det kan antas att utlämnandet kan ske utan skada för enskild. I fråga om utlämnande till enskild av belastningsuppgift hänvisar förordningen till bestämmelser i 11 § sekretesslagen.

Ett ytterligare register, som är av intresse för den fortsatta framställningen, utgör rikspolisstyrelsens person- och belastningsregister (PBR). Detta register innehåller dels allmänna kriminalregistret, dels RPS' polisregister [lagen

(1963:197) om allmänt kriminalregister och lagen (1965:94) om polisregister m. m.].

I PBR antecknas ett stort antal brott, nämligen brott mot bl. a. brottsbalken, grov vårdslöshet i trafik, olovlig körning, rattfylleri, rattonykterhet och olovligt avvikande från trafikolycksplats. Också andra brott antecknas, nämligen om påföljden är dagsböter, lägst 25, eller i fråga om normerade böter, lägst 1 000 kr, eller om annan påföljd än böter ådömts.

13.2 Reformförslag i korthet

Samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet (numera samarbetsorganet för rättsväsendets informationssystem – SARI) har i en den 14 januari 1975 dagtecknad skrivelse till chefen för justitiedepartementet lagt fram förslag till sådana modifieringar av ADB-systemet för registrering av brott som är av betydelse i körkortshänseende. Förslaget bygger på en rapport som utarbetats av en arbetsgrupp inom samarbetsorganet.

Som framgått under 13.1 registreras för närvarande sådana belastningsuppgifter som avser brott genom att länsstyrelserna bevarar registerbladen. Dessa blad framställs av TSV efter underrättelse från RPS om att personen i fråga gjort sig skyldig till brott som antecknats i KKBEL. Belastningsuppgifter, som antecknats före den 1 mars 1972, finns upptagna på de i föregående avsnitt nämnda registerkorten.

Enligt den nämnda arbetsgruppens förslag skall KKBEL behållas i stort sett oförändrat i förhållande till dagsläget. Enda undantaget gäller brott som begås av innehavare av utländska körkort. Förslaget innebär att även sådana brott skall antecknas i KKBEL. Detta betyder att registret skall innehålla uppgifter om sådana brott och förseelser som avses i numera 83 §, 84 § eller 85 § första stycket KKF. (Enligt senare beslutade ändringar skall KKBEL innehålla motsvarande brottsuppgifter även för den för vilken spärrtid löper. Detsamma gäller sådana beslut om åtalsunderlåtelse som enligt 91 § KKF skall föras in i körkortsregistret.)

Registreringen i KKBEL skall enligt förslaget alltså fylla två huvudändamål. För det första skall den lämna underlag för prövning i körkortsmål och för det andra skall den ge information till åklagare och domstolar i trafikmål beträffande den misstänktes eller tilltalades tidigare trafikbrottslighet.

Funktionen att lämna underlag för prövning i körkortsmål skulle enligt förslaget fullgöras på i princip samma sätt som nu sker. Detta innebär att resp. länsstyrelse tillställs ett registerblad på en person när denne erhåller en anteckning i KKBEL. I dagsläget sänds registerblad till länsstyrelse varje gång en förseelse registreras i KKBEL, dvs. även vid bagatellartade engångsförseelser, där åtgärder mot körkortshavaren inte kommer i fråga. Enligt förslaget skall registerblad inte sändas vid en enstaka ordningsbotsförseelse under förutsättning att det saknas anteckning om belastning i KKBEL under tre år tillbaka. Även beträffande innehavare av utländskt körkort skall enligt förslaget registerblad framställas. Förslaget innebär vidare att körkortsregistret skall kunna föras utan att länsstyrelserna bevarar de nuvarande registerbladen.

När det gäller registreringens funktion att ge information till åklagare och domstolar i trafikmål föreslogs den kunna ske genom en ny typ av registerutdrag, s. k. trafikbrottsutdrag, i stället för genom de nuvarande utdragen ur körkortsregistret. Trafikbrottsutdrag skulle inhämtas från RPS och grundas på uppgifter ur KKBEL och PBR.

Arbetsgruppen uppmärksammade även frågor om rehabiliteringsregler beträffande belastningsuppgifter.

Samarbetsorganet godtog för sin del i stort arbetsgruppens förslag till modifiering av systemet för KKBEL. Arbetet på en modifiering av KKBEL borde emellertid inte fortsättas förrän ställning tagits till vissa principfrågor. Mot denna bakgrund anhöll samarbetsorganet om besked angående principfrågorna och uppdrag att därefter utarbeta ett detaljförslag.

De antydda principfrågorna saknar numera delvis aktualitet. En av dem gällde emellertid omfattningen av registreringen i KKBEL. Samarbetsorganet hade i denna del godtagit arbetsgruppens förslag att nuvarande principer – dvs. att belastningsuppgifter beträffande körkortshavare och innehavare av traktorkort registreras – skall gälla med den modifikation att även uppgifter om brott som innehavare av utländska körkort har begått skall antecknas. En annan principfråga gällde rehabiliteringsreglerna.

I prop. 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor behandlades de principfrågor som samarbetsorganet tagit upp i den nyss nämnda skrivelsen. Förslagen godtogs av riksdagen (TU 1975/76:28, rskr. 1975/76:390). Statsmakternas ståndpunktstagande redovisas i följande avsnitt vid behandlingen av de olika delfrågorna.

14 Registreringsfrågor beträffande innehavare av utländska körkort

14.1 Tidigare förslag

Körkortsregistreringen omfattar för närvarande inte på något sätt innehavare av utländska körkort.

I betänkandet (SOU 1970:26) Körkort och körkortsregistrering med bl. a. ett principförslag om utformningen av ett centralt körkortsregister upptogs också ett förslag om att anmälningar om belastningar avseende utländska körkort och därav föranledda beslut skulle registreras centralt. I CKR borde enligt förslaget registreras dels alla beslut av körkortsmyndighet som rör innehavare av utländska körkort, dels sådana belastningar beträffande dessa innehavare som inte registreras inom RI.

På grundval av det nyss nämnda betänkandet fattade statsmakterna 1971 principbeslut om att även trafikbrott m. m. begångna av innehavare av utländska körkort skulle bli föremål för registrering. Frågan behandlades där efter i betänkandet (SOU 1972:5) CKR, Förslag om ett centralt körkortsregister. Beträffande registreringen av utländska körkort anfördes därvid bl. a.

Denna registrering förutsätter, såsom också framgår av principbeslutet, en anmälningsskyldighet 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 skall handlägga omprövningsärendet beträffande det utländska körkortet, dvs. 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.

När det gäller belastningsregistreringen beträffande innehavare av utländska körkort påpekades i samma betänkande att 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 kunde enligt betänkandet användas också vid anmälan om belastningar för utländska körkortshavare. Anmälningen borde därvid innehålla de uppgifter om körkortshavaren och hans körkort som skulle införas i registret.

Samarbetsorganets förslag innebar – i enlighet med riksdagens principbeslut 1971 – att registreringen i KKBEL skulle utvidgas till att omfatta även uppgifter om brott som innehavare av utländska körkort begått. Den rapport som arbetsgruppen inom samarbetsorganet utarbetade innehåller i denna fråga bl. a. följande.

Registreringen av sådana belastningar inom RI som är av betydelse i körkortshänseende förutsatte att det i grundhandlingen (domen, strafföreläggandet etc.) angivits att den dömde är innehavare av utländskt körkort. Medan personnummer utgör identifieringsbegrepp inom körkortsregistret och i RI måste emellertid för innehavare av utländskt körkort identifieringsbegreppet utgöras av namn och födelseid. Det har nämligen befunnits medföra stora praktiska svårigheter att för dessa fall behålla kravet på personnummer som identifieringsbegrepp. Detta skulle exempelvis medföra

en icke obetydlig merbelastning vid utfärdande av straffföreläggande och föreläggande av ordningsbot. Samtidigt skulle behovet att tilldela personnummer för enbart sådana registerändamål öka oroväckande. Det har inte heller befunnits lämpligt att begränsa registreringen till att omfatta endast utlänningar som är mantalsskrivna eller kyrkobokförda i Sverige.

Innan innehavare av utländskt körkort registreras borde enligt arbetsgruppens mening en kontroll göras i CKR om vederbörande också är svensk körkortshavare. Om så var fallet skulle en rapportering ske för vidare manuella åtgärder. En sådan kontroll kunde emellertid göras endast om den inkommande belastningsuppgiften eller registret för ifrågavarande person innehåller uppgift om fullständigt personnummer. Med hänsyn bl. a. till avvikelserna i fråga om identifieringsbegrepp och till att registrering av innehavare av utländska körkort förutsatts komma till stånd endast i de fall det finns anledning att registrera en belastningsuppgift föreslogs att belastningsuppgifterna jämte erforderliga identifieringsuppgifter samt tillgängliga körkortsuppgifter skulle registreras i ett särskilt register inom RI (här förslagsvis benämnt KKBELu). Registret beräknades kunna byggas upp successivt från den tidpunkt förslaget genomfördes. I samband med att en belastningsuppgift avseende en innehavare av utländskt körkort registrerades skulle på samma sätt som för innehavare av svenskt körkort framställas ett registerblad med den ifrågavarande belastningen jämte eventuella tidigare i KKBELu registrerade belastningar samt övriga där intagna uppgifter. Finns uppgift om fullständigt personnummer borde kontroll ske med CKR. Om personen finns registrerad även där skulle erforderliga kompletteringar av registerbladet göras med uppgifter från CKR och i förekommande fall från KKBEL. Registerbladet beträffande innehavare av utländskt körkort som inte också har svenskt sådant skulle sändas till länsstyrelsen i det län där vederbörande är bosatt. Utsändningen borde ske med ledning av postnumret i den adressuppgift som medföljer belastningsuppgiften. Finns ej uppgift om adress i Sverige, borde registerbladet sändas till länsstyrelsen i Stockholms län.

Samarbetsorganets förslag angående omfattningen av registreringen i KKBEL godtogs av regeringen och riksdagen.

14.2 Överväganden och förslag

Som framgått av föregående avsnitt har statsmakterna slagit fast principerna för omfattningen av registreringen i KKBEL. Uppgifter om brott som innehavare av utländska körkort begått bör således antecknas. Det närmare förfarandet har – som redovisats under 14.1 – beskrivits av arbetsgruppen inom samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet.

Utredningen ansluter sig till de angivna principerna. Registerblad beträffande innehavare av utländskt körkort bör sändas till länsstyrelsen i det län, där han är bosatt. Beträffande den som inte är bosatt i Sverige, bör registerblad sändas till länsstyrelsen i det län, där den registrerade förseelsen begåtts.

En särskild fråga är om det räcker med den nyss sagda brottsregistreringen i fråga om innehavare av utländska körkort eller om det behövs registrering

även av andra uppgifter, t. ex. beslut enligt 6 § kungörelsen (1962:277) om godkännande av vissa utländska körkort (bilaga 8), dvs. vägrat godkännande då reglerna i KKL och KKF om återkallelse, spärrtid och varning skall tjäna till ledning. Exempel på andra belastningsuppgifter – icke brott – som kan tänkas böra registreras i fråga om utländska körkortshavare utgör anmälan från läkare om vissa sjukdomstillstånd.

När det gäller att bedöma behovet av ytterligare registeruppgifter bör beaktas att utredningen i avsnitt 12 om utländska körkort föreslagit att godkännandefristen för utländska körkort begränsas till ett år. Om detta förslag genomförs, kommer utländska körkort att kunna återopas bara under vistelse av mer tillfällig och kortvarig natur. Blir vistelsen längre än ett år, får körkortshavaren byta ut sitt utländska körkort mot ett svenskt eller, om förutsättningarna för byte inte föreligger, efter prov förvärva svenskt körkort. Därvid blir de gängse registreringsreglerna tillämpliga. De ytterligare registeruppgifterna avseende innehavare av utländska körkort kommer således att avse en förhållandevis kort tid, ett år, och därmed också bli få. Mot denna bakgrund anser utredningen att det inte behövs någon registrering av annat än brott.

I avsnitt 12 om nordiskt nationellt körkort har föreslagits att dessa skall få giltighet i Sverige, även sedan innehavaren fast bosatt sig här. Eftersom nordiska körkort sålunda föreslås få "permanent" giltighet, bör när reformen genomförs sådana körkort – som föreslås i avsnitt 12 – omfattas av i princip samma registreringsregler som gäller svenska körkort. Eftersom för körkorterna från andra nordiska länder i vissa hänseenden kommer att gälla regler som avviker från motsvarande svenska regler, t. ex. i fråga om giltighetstid (jfr 12.9.1), bör registreringen utformas så att körkort av detta slag smidigt kan bevakas. Detaljregleringen i fråga om registreringen av dessa nordiska körkort bör ankomma på TSV. I avvaktan på att förslaget om nordisk giltighet av körkort genomförs bör emellertid inte heller beträffande innehavare av körkort utfärdade i Danmark, Finland och Norge registreras annat än brott, dvs. den nyss nämnda allmänna regeln om registrering beträffande utländska körkortshavare bör tillämpas även i det nu angivna fallet.

Det nu förordade förslaget om registrering beträffande utländska körkortshavare förutsätter uppgiftsskyldighet för de domstolar och andra myndigheter, vilka beslutar i ärenden som skall föranleda registrering i KKBEL. Regler härom bör inflyta huvudsakligen i den föreslagna förordningen om godkännande och utbyte av vissa utländska körkort m. m.

15 Frågor om viss rationalisering vid hanteringen av registerblad och om införande av ett särskilt trafikbrottsutdrag

15.1 Gällande ordning

Under 13.1 har i korthet redovisats vad som för närvarande gäller i fråga om hanteringen av registerblad och om underlaget för de nuvarande utdragen ur körkortsregistret.

15.2 Reformförslag

Registreringen i KKBEL skall som redan nämnts fylla två huvudändamål: den skall lämna underlag för prövning i körkortsmål och den skall ge information till åklagare och domstolar i trafikmål beträffande den misstänktes eller tilltalades tidigare trafikbrottslighet.

Enligt samarbetsorganets förslag i januari 1975 skall underlaget för prövningen i körkortsmål tas fram på i princip samma sätt som nu sker. Detta innebär att resp. länsstyrelse även i fortsättningen bör tillställas ett registerblad på en person när denne erhåller en ny anteckning i KKBEL. Registerbladet bör redovisa inte bara den aktuella anteckningen utan även de anteckningar som eventuellt tidigare finns i KKBEL beträffande samma person. Uppgifterna i registerbladet hämtas – vad gäller rena körkortsdata – från centrala körkortsregistret (CKR) hos statens trafiksäkerhetsverk och – vad gäller brott och förseelser – från KKBEL hos rikspolisstyrelsen. Båda typerna av uppgifter sammanförs datamaskinellt i registerbladet. Också beträffande innehavare av utländska körkort har förutsatts att registerblad skall upprättas.

Samarbetsorganets förslag innebar emellertid också vissa nyheter. I dagsläget sänds registerblad till länsstyrelse så snart en förseelse registreras i KKBEL, dvs. även vid bagatellartade engångsförseelser där åtgärder mot körkortshavaren inte kommer i fråga. Samarbetsorganet undersökte om det kunde anses nödvändigt att upprätta registerblad och vidarebefordra sådant till länsstyrelsen varje gång en körkortshavare antecknas för något brott. Enligt samarbetsorganets förslag kunde upprättandet av registerblad väsentligt begränsas. Förslaget innebar att registerblad på grund av föreläggande av ordningsbot skulle sändas bara i två fall, nämligen när föreläggandet avsåg fylleri eller när dom eller annat beslut i anledning av brott, som skall antecknas i KKBEL, meddelats inom tre år före dagen för godkännandet

av ordningsföreläggandet. Avsåg ordningsföreläggandet fler än en förseelse skulle under rättelse alltid lämnas. Genom den föreslagna begränsningen i fråga om upprättande av registerblad skulle länsstyrelserna befrias från ett stort antal av de ca 180 000 registerblad som de årligen fick ta emot. Enligt förslaget skulle länsstyrelserna emellertid få möjlighet att rekvirera registerblad vid sidan av de automatiskt framställda. Sådant rekvisitionsförfarande kunde tillämpas t. ex. då körkortsprövning aktualiserades av annan orsak än brott eller förseelse. Vidare förutsattes att om en underrättelse genom registerblad inte ledde till någon åtgärd, skulle registerbladet makuleras. Registerbladen skulle således komma att bevaras endast i de fall då de ledde till att ett omprövningsärende togs upp. De skulle då bevaras som en handling i akten. Systemet skulle med dessa förutsättningar ge möjlighet att hos länsstyrelserna mönstra ut de nuvarande registerbladen.

Registreringens andra huvudändamål – att ge information till åklagare och domstolar i trafikmål – skulle enligt förslaget tillgodoses genom en ny typ av registerutdrag – s. k. trafikbrottsutdrag – som skulle ersätta de nuvarande utdragen ur körkortsregistret. Trafikbrottsutdrag borde kunna framställas inte bara för körkortshavare utan även för övriga personer. Utdragen skulle innehålla uppgifter om sådan trafikbrottslighet som är av betydelse för påföljdsfrågan i ett aktuellt mål. Eftersom endast körkortshavare registrerades i KKBEL, kunde detta register inte ensamt bilda underlag för trafikbrottsutdragen. Förslaget förutsatte därför att vissa brottsuppgifter hämtades från rikspolisstyrelsens person- och belastningsregister (PBR). Förutom uppgifter om brott och förseelser skulle trafikbrottsutdragen i förekommande fall kunna innehålla även körkortsuppgifter och vissa belastningsuppgifter, som inte är av brottskaraktär, t. ex. anmälningar angående alkoholmissbruk. Dessa uppgifter skulle hämtas från CKR. Åklagare och domstolar, som behöver trafikbrottsutdrag, förutsattes rekquirera sådana direkt från rikspolisstyrelsen. För en mer detaljerad redogörelse för förslagen hänvisas till samarbetsorganets skrivelse samt till arbetsgruppens rapport.

15.3 Överväganden och förslag

I propositionen 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor redovisas de i avsnittet 15.2 angivna förslagen dels om rationalisering av hanteringen av registerblad och dels om införande av en ny typ av registerutdrag, trafikbrottsutdrag. Statsmakterna godtog i princip förslaget (prop. 1975/76:155, TU 1975/76:28, rskr 1975/76:390).

Utredningen vill för sin del till en början förorda att *förslaget om begränsningar i framställningen av registerblad* genomförs. Med registerblad åsyftas här endast sådana registerblad som framställs automatiskt, alltså utan särskild rekvisition.

Begränsningen kan genomföras på olika sätt. Enligt förslaget skall ett godkänt ordningsföreläggande avseende en enstaka förseelse – oavsett förseelsens svårhet – inte föranleda att registerblad framställs. En förutsättning är dock att det inte finns någon brottsregistrering i KKBEL under de närmast föregående tre åren.

Ordningsbot för en förseelse är numera enligt riksåklagarens beslut om ordningsbot för vissa brott (SFS 1977:112) högst 300 kr. Närmast lägre ordningsbot är 200 kr. Det finns enligt utredningen anledning överväga om man kan gå så långt som samarbetsorganet och underlåta underrättelse genom registerblad utan angivande av något "tak" i form av ett högsta bötesbelopp.

Enligt riksåklagarens beslut (1977:112) om ordningsbot för vissa brott skall ordningsboten för närvarande utgå med 300 kr bl. a. om

- färdbröms ej är effektiv,
- lyktor framtill saknas eller är ur funktion vid färd under mörker,
- styrinrättningen ej är effektiv,
- omkörning eller förbikörning av fordon sker strax före eller på obevakat övergångsställe,
- backning eller vändning sker på t. ex. motorväg,
- s. k. rödljuskörning med annat fordon än cykel och moped (underlåtenhet att följa anvisning för trafiken som meddelas genom trafiksignal).

Med hänsyn till att flera av de förseelser för vilka ordningsbot numera kan tillämpas måste anses mycket allvarliga från trafiksäkerhetssynpunkt bör enligt utredningens mening registerblad kunna undvaras – om förutsättningarna i övrigt är för handen – endast om ordningsboten bestämts till högst 200 kr. Detta "tak" bör gälla under ett inledande skede. Erfarenheten av en ordning av detta slag får sedan visa, om man kan undvara ett "tak".

Ett annat sätt att begränsa produktionen av registerblad är att anknyta till brottet eller brottstypen. Detta är en tekniskt enkel lösning men den kräver en omfattande författningsreglering i form av en uppräknings av de aktuella brotten. Med hänsyn härtill har utredningen valt lösningen med ett "tak" vid bötesnivån 200 kr.

Den tid som vederbörande skall vara belastningsfri för att registerblad skall kunna undvaras bör överensstämma med rehabiliteringstiden. Utredningen föreslår i följande avsnitt att denna tid skall utgöra fem år. En sådan överensstämmelse bidrar till önskvärd enhetlighet i registreringssystemet.

Det nyssnämnda förslaget om dels "tak" vid 200 kr i böter och dels belastningsfrihet under fem år som förutsättningar för underlåtenhet att sända registerblad kan beräknas minska antalet registerblad med ca 40 %.

Som framgått av det föregående har *förslaget om införande av s. k. trafikbrottsutdrag* redan i princip godtagits av statsmakterna. Utredningens uppgift är därför främst att utforma detaljbestämmelserna om sådana utdrag. Innan sådana frågor tas upp finns det emellertid enligt utredningens mening anledning att fästa uppmärksamheten på ett par principiellt viktiga frågor som möjligen kan ge anledning till en omprövning även i vissa principfrågor.

En första fråga gäller vad som skall registreras i KKBEL. Enligt gällande ordning registreras (här bortses från innehavare av traktorkort)

- körkortshavare,
- personer med löpande körkortsspärr efter återkallelsebeslut,
- personer med löpande körkortsspärr utan samband med återkallelsebeslut.

Däremot registreras inte personer som fått körkortet återkallat och för vilka spärrtiden gått ut.

Eftersom systemet med spärrtider är helt nytt är det inte möjligt att här göra någon utvärdering i fråga om de problem som systemet eventuellt innebär när det gäller registreringen i KKBEL. Från mer teoretiska synpunkter kan det emellertid ifrågasättas om det finns anledning att i KKBEL registrera andra brott än sådana som begås av körkortshavare. Särskild uppmärksamhet förtjänar gruppen av personer med löpande spärrtid utan samband med återkallelsebeslut, dvs. personer som sökt körkortstillstånd men inte fått sådant. Frågeställningarna kan belysas med följande exempel.

En person söker körkortstillstånd men på grund av hans personliga förhållanden vägras det sökta tillståndet och bestäms spärrtid. Under spärrtiden registreras sedan i KKBEL alla trafikförseelser. Detta kan hindra körkortstillstånd. Om personen i stället väntat med att söka körkortstillstånd till ungefär den tidpunkt då spärrtiden i det första fallet gått ut hade informationen till polismyndigheten m. fl. om vad som hänt under samma tid varit mer begränsad. Detta beror på att registreringsnivån i PBR och KKBEL inte är densamma. I PBR saknas uppgifter om vissa brott, där påföljden understigit 25 dagsböter (se 13.2), t. ex. vårdslöshet i trafik, brott mot 2 § TBL (hinder i trafiken) och vissa brott mot VTK, på vilka 163 § i kungörelsen är tillämplig, samt alla förseelser, varå stadgas penningböter. PBR saknar alltså uppgifter om vissa trafikförseelser, som är antecknade i KKBEL.

Ett sätt att komma till rätta med olägenheter av nyss nämnt slag är att registreringen i PBR vidgas så att brott som är av sådan beskaffenhet att de skall registreras i KKBEL också registreras i PBR. En sådan vidgning av registreringen i PBR skulle i praktiken inte komma att omfatta särskilt många fall. Personer, som för bil utan giltigt körkort och i samband därmed gör sig skyldiga till förseelser, som var för sig är av beskaffenhet att inte antecknas i PBR, torde nämligen regelmässigt fällas till ansvar för olovlig körning. Därmed sker också en anteckning i PBR oberoende av om påföljden uppgår till 25 dagsböter.

Ett annat sätt att lösa det nyss nämnda problemet är att i stället vidga registreringen i KKBEL till att omfatta en personkrets, som överensstämmer med registreringen i PBR, dvs. att bortse från om personen har körkort eller omfattas av spärrtid.

Enligt utredningens mening är ingen av de antydda lösningarna godtagbar. I stället bör en lösning väljas som innebär att registreringen i KKBEL beträffande personer med löpande spärrtid antingen helt upphör eller begränsas till endast personer med löpande spärrtid efter återkallelsebeslut.

Motivet för gällande regel att KKBEL skall omfatta även personer utan körkort som fått spärrtid bestämd är enligt propositionen 1975/76:155 att det är nödvändigt för körkortsmyndigheterna att få kännedom om inträffade nya förseelser under spärrtiden. Syftet bakom detta krav är vällovligt. Motsvarande brott eller förseelser synes emellertid vara lika viktiga att känna till oberoende av om de begåtts under löpande spärrtid. Det enda som skiljer fallen åt är att de som fått spärrtid i samband med ansökan om körkortstillstånd dokumenterat sitt intresse för att få körkort.

Till det nyss anförda kommer att önskemålet om information rörande brottslighet som är av betydelse för att bedöma en sökandes lämplighet som körkortshavare i andra fall än de som omfattas av registrering i KKBEL på ett tillfredsställande sätt uppfylls genom den personutredning som nor-

malt skall förebringas i ärende om körkortstillstånd. Under denna utredning kan den information som finns i PBR och som kan vara av intresse, tillföras utredningen genom polismyndigheten.

Enligt utredningens mening bör personer med löpande spårttid behandlas lika i registreringshänseende oberoende av om spårttiden bestämts i samband med återkallelsebeslut eller ej. Utredningen anser vidare att innehållet i personutredning på ett tillfredsställande sätt kan ersätta registreringen i KKBEL. På grund härav föreslår utredningen att i KKBEL inte skall registreras personer, för vilka spårttid löper, utan endast körkortshavare. Detta förslag förutsätter att personutredning alltid skall föreligga vid prövning av ansökan om körkortstillstånd eller förhandsbesked efter spårttidens utgång (jfr 39 § KKF):

En annan viktig fråga gäller samarbetsorganets förslag att trafikbrottsutdrag skall kunna framställas – utom för körkortshavare – även för personer utan körkort. Det är att märka att samarbetsorganet med person utan körkort inte avsåg personer som haft körkort men fått körkortet återkallat och för vilka spårttid löper. Trafikbrottsutdrag för icke körkortshavare skulle enligt förslaget tillhandahållas i trafikmål, när det för påföljdsfrågan var av betydelse med uppgifter om tidigare trafikbrott. Det förutsattes att uppgifter om eventuellt tidigare trafikbrott hämtades från PBR, eftersom KKBEL skall innehålla information bara om körkortshavare. Förslaget återgavs i prop. 1975/76:155 men utan närmare kommentarer av departementschefen.

Som tidigare nämnts registreras i KKBEL enligt gällande ordning körkortshavare och personer med löpande spårttid. Mot denna bakgrund innebär förslaget om framställning av trafikbrottsutdrag även beträffande icke körkortshavare (inklusive sådana personer som för närvarande inte heller har spårttid bestämd) en väsentlig nyhet. Domstolarna skulle, om förslaget genomfördes, genom trafikbrottsutdrag i trafikmål få del av vissa uppgifter ur PBR som hittills inte varit tillgängliga för dem i den mån inte åklagaren tillfört målet uppgifterna. I vissa delar skulle läget emellertid återställas till vad som gällde innan registret rörande vissa alkoholbrott avskaffades. Man kan också uttrycka saken så att domstolarna i trafikmål skulle få tillgång till uppgifter ur PBR som de inte skulle ha tillgång till i t. ex. mål om misshandel. Den fråga som måste besvaras är alltså om trafikmålen kräver en längre gående information än andra mål.

Den angivna frågeställningen är principiellt viktig. Om domstolarna anses böra få tillgång till PBR i trafikmål återstår att bestämma vilka uppgifter de bör få tillgång till. Här kan flera alternativ tänkas. Uppgifterna kan begränsas till endast trafikbrott eller omfatta allt som – om personen hade körkort – skulle registrerats i KKBEL. I denna del lämnar samarbetsorganets förslag ingen ledning.

Sett från mer praktiska synpunkter gäller frågeställningen huruvida trafikbrottsutdrag i något fall skall innehålla information från PBR. Till förmån för förslaget talar följande exempel. I ett mål om olovlig körning, där den tilltalade varken är eller har varit körkortshavare eller haft spårttid bestämd, behövs uppgift om tidigare ådömd olovlig körning för att avgöra om grov olovlig körning föreligger. Sådan information kan emellertid tillföras målet på annat sätt än genom trafikbrottsutdrag. Vid förundersökningen torde polisen, som har tillgång till PBR, regelmässigt uppmärksamma tidigare

dom å olovlig körning. Om den tilltalade inte vitsordar riktigheten av den tidigare domen kan åklagaren rekvirera domen.

Mot förslaget talar främst principiella skäl. Det har under senare år pågått en utveckling, som innebär att man på olika sätt begränsat registerinformationen, t. ex. genom begränsning av kriminalregistret. Att nu öppna PBR för domstolarna – låt vara för en bestämd måltyp – strider mot denna utveckling.

Mot bakgrund av det anförda bör det enligt utredningens mening inte öppnas möjlighet att i trafikmål få information ur PBR genom trafikbrottsutdrag. Förslaget om trafikbrottsutdrag med information ur detta register beträffande icke körkortshavare bör således inte genomföras.

Trafikbrottsutdrag bör följaktligen innehålla uppgifter från KKBEL. Härutöver bör i utdragen ingå vissa uppgifter ur CKR, identitets- och körkortsuppgifter samt belastningsuppgifter som inte avser brott. Detaljutformningen av trafikbrottsutdragen bör bli föremål före ytterligare överväganden. De närmare bestämmelserna bör inflyta i en tillämpningsförfordning.

Samarbetsorganet förutsatte i sitt förslag att länsstyrelse skulle kunna rekvirera registerblad, t. ex. när ett omprövningsärende aktualiserades av en anmälan från nykterhetsnämnd eller läkare. Enligt utredningens mening kan länsstyrelsen i stället inhämta motsvarande information genom att beställa ett trafikbrottsutdrag. En sådan ordning har bl. a. den fördelen att begreppet registerblad kan reserveras för ett automatiskt framställt utdrag ur KKBEL och CKR.

Den brottsregistrering som i detta kapitel förutsätts ske i fråga om vissa trafikbrott bör – såsom fallet är med andra brottsregister – regleras i lag. Utredningen föreslår därför en lag om registrering av vissa trafikbrott m. m. I specialmotiveringen, kap. VII, anges vilka följdändringar utredningens förslag medför i fråga om RI-kungörelsen, VTL inf. m. m.

16 Frågor om rehabiliteringsregler

16.1 Inledning

Beträffande vissa brottsregister finns bestämmelser, som innebär att en belastningsuppgift inte utlämnas sedan viss tid förflutit, s. k. rehabiliteringsregler. Regler av detta slag gäller utlämnandet av uppgifter och påverkar inte innehållet i registret. Regler om att uppgifter under vissa förutsättningar skall föras ur ett register, t. ex. 94 § KKF, lämnas i detta sammanhang därhän.

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

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

Som framhållits i avsnitt 13.2 saknas för närvarande rehabiliteringsregler i fråga om körkortsregistret. I praktiken förekommer dock viss begränsning. Åklagarna, som rekvirerar det största antalet utdrag ur körkortsregistret, begär t. ex. i flertalet fall utdrag endast för de två senaste åren (jfr RÅ:s cirkulär C 71).

Behovet av rehabiliteringsregler även för körkortsregistret har påtalats från flera håll. Därvid har åberopats i princip de skäl som låg till grund för införandet av rehabiliteringsregler för det allmänna kriminalregistret.

16.2 Gällande rehabiliteringsregler för några brottsregister

Enligt lagen (1963:197) om allmänt kriminalregister gäller att i registerutdrag inte tas med anteckning om villkorlig dom, skyddstillsyn, överlämnande till särskild vård eller anstånd med verkställighet av förvandlingsstraff sedan tio år¹ förflutit från den dom eller det beslut som anteckningen avsett.

¹ Sådan begränsning gäller inte, om för särskilt fall, fullständiga uppgifter begärs av justitiekanslern, justitieombudsman eller datainspektionen.

När det gäller fängelse, ungdomsfängelse och internering finns en motsvarande regel, enligt vilken tioårsfristen dock räknas från frigivningen eller övergången till vård utom anstalt. Om dom eller beslut, som föranlett ny anteckning, inträffat inom tioårsperioden skall dock båda anteckningarna tas med i registerutdraget.

I lagen (1965:94) om polisregister m. m. finns en rehabiliteringsregel som i huvuddrag innebär att när fem år i fråga om bötesbrott och tio år i fråga om övriga brott förflutit utan att ny dom eller nytt beslut meddelats tas uppgiften inte med i utdrag ur registret.

16.3 Reformförslag

I betänkandet (SOU 1970:26) Körkort och körkortsregistrering diskuterades också rehabiliteringsregler. De skäl som låg till grund för införandet av en rehabiliteringsregel för det allmänna kriminalregistret ansågs ha giltighet också i fråga om belastningsanteckningar beträffande körkortshavare. I betänkandet heter det vidare bl. a.

Från trafiksäkerhetssynpunkt synes det inte nödvändigt att ta hänsyn till förseelser och brott som inträffat för många år sedan, i varje fall inte om flera år förflutit utan att något inträffat som föranlett anteckning.

En rehabiliteringstid synes därför böra införas även för utlämnande för körkortsändamål av uppgifter från RI om belastningar. För uppgifter som ingår i register med särskilda rehabiliteringsregler bör rehabiliteringstiden inte vara längre än som i andra fall gäller för respektive register. Man bör således inte för trafiksäkerhetsändamål få ut en uppgift från t. ex. kriminalregistret, som man inte kan få därifrån i annat sammanhang. Lämpligt torde vara att samma rehabiliteringstid gäller för alla körkortsbelastningar, alltså även för dem som inte finns i andra register. Hur lång tid denna skall vara torde dock böra bestämmas i samband med att ställning tas till trafikmålskommitténs betänkande.

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

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

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

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

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

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

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

Enligt statsmakternas principbeslut 1971 (prop. 1971:65, TU 1971:12, rskr 1971:209) borde slutliga ställningstaganden till utformningen av rehabiliteringsregler i fråga om uppgifter för körkortsändamål ur RI anstå i avvaktan på resultatet av trafikmålskommitténs arbete.

Den arbetsgrupp inom samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet, som utarbetat den under 13.2 nämnda rapporten, föreslog i avvaktan på behandlingen av betänkandet Rätten till ratten inga ändringar i gällande ordning, dvs. rehabiliteringsregler borde tillsvidare inte införas. Arbetsgruppen framhöll emellertid att frågan om vilka rehabiliteringsregler som skall gälla krävde en lösning. För den nya typen av utdrag, trafikbrottsutdragen, föreslogs dock att rehabiliteringsregler skulle införas, varvid en femårig rehabiliteringstid förordades. Tiden borde räknas från datum för domen/beslutet resp. datum för godkännande av straff- och ordningsföreläggande.

Samarbetsorganet tog i den under 13.2 nämnda skrivelsen upp rehabiliteringsfrågorna och anförde därvid.

Samarbetsorganet delar arbetsgruppens uppfattning om behovet av rehabiliteringsregler. Även om tekniska synpunkter påverkar ställningstagandet, vill samarbetsorganet för sin del särskilt framhålla att hänsynen till den enskilde kräver att rehabiliteringsregler införs. Härtill kommer att äldre uppgifter torde ha mycket begränsat värde i ett ärende om återkallelse av körkort, eftersom beslut i sådana ärenden registreras i CKR. Samarbetsorganet anser att starka skäl talar för att samma regler bör gälla för uppgifter i registerblad resp. trafikbrottsutdrag. Även om skäl talar för en kortare rehabiliteringstid än fem år – exempelvis i stället en treårig – har samarbetsorganet stannat för femårsregeln. Rehabiliteringstiden bör räknas från datum för dom eller beslut i brottmål eller i fråga om strafföreläggande och föreläggande om ordningsbot från datum för godkännande.

Trafikmålskommittén föreslog en treårig rehabiliteringstid för uppgifter i utdrag ur körkortsregister. Detta förslag kommenterades inte annat än undantagsvis vid remissbehandlingen.

I propositionen 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor anförde departementschefen angående rehabiliteringsregler bl. a.

Såväl hänsynen till den enskilde som tekniska synpunkter angående rutinerna för lämnande av registerutdrag kräver att rehabiliteringsregler införs. Frågan gäller främst hur lång rehabiliteringstiden skall vara. Efter att ha tagit del av de synpunkter från skilda håll som har framförts härom, har jag i likhet med samarbetsorganet kommit fram till att den bör bestämmas till fem år från domsdatum eller motsvarande. Detta bör gälla såväl trafikbrottsutdrag som registerblad. Olika myndigheters behov av uppgifter bör därmed vara tillgodosedda. Jag vill emellertid framhålla att det ofta kan vara tillräckligt med utdrag för väsentligt kortare tid. De föreskrifter som riksåklagaren har utfärdat och som ger uttryck för en sådan begränsning förutsätter jag skola gälla tills vidare.

Det nu anförda rör belastningar som hänför sig till olika brott. I fråga om belastningsuppgifter som hämtas ur CKR – t. ex. omhändertaganden på grund av berusning, anmälningar från nykterhetsnämnder, läkare etc. – bör i princip samma rehabiliteringstider gälla.

Ytterligare en fråga som har aktualiserats gäller rehabiliteringsregler för vissa körkortsuppgifter som rör återkallelse av körkort, varning etc. Tillräckligt underlag för beslut härom föreligger inte enligt min mening. Behovet och utformningen av rehabiliteringsregler i dessa avseenden får därför övervägas i det fortsatta reformarbetet.

Detta uttalande av departementschefen godkändes av riksdagen.

16.4 Överväganden och förslag

Som framgått av närmast föregående avsnitt har statsmakterna slagit fast bl. a. följande.

Rehabiliteringsregler bör införas för uppgifter i såväl trafikbrottsutdrag som registerblad. Rehabiliteringstiden bör bestämmas till fem år från domsdatum eller motsvarande datum. I fråga om belastningsuppgifter som hämtas ur CKR (icke brott) – t. ex. omhändertaganden på grund av berusning, anmälningar från nykterhetsnämnder, läkare etc. – bör i princip samma rehabiliteringstider gälla.

Utredningen finner inte skäl att ompröva det nyss nämnda ställningstagandet annat än på en punkt. Enligt utredningens mening bör från en rehabiliteringsregel för belastningsuppgifter ur CKR undantas uppgift om anmälan från läkare om vissa sjukdomstillstånd.

En fråga som aktualiserats utan att principiell ställning tagits gäller huruvida rehabiliteringsregler behövs för vissa körkortsuppgifter ur CKR, nämligen beslut som rör varning, återkallelse av körkort och spärrtid.

När det gäller att avgöra om anteckningar om återkallelsebeslut bör omfattas av en rehabiliteringsregel bör beaktas att återkallelse av körkort utgör en administrativ sanktion och att därför i princip samma skäl gör sig gällande i fråga om återkallelsebeslut som när det gäller rehabiliteringsregler beträffande belastningsuppgifter.

Mot införande av rehabiliteringsregler beträffande anteckningar om återkallelsebeslut talar bl. a. följande skäl. Enligt 3 § första stycket andra meningen trafikbrottslagen skall olovlig körning anses som grov, om föraren tidigare innehaft körkort, som blivit återkallat. Återkallelsebeslut har enligt nämnda lagrum relevans utan begränsning bakåt i tiden. En regel om femårig rehabiliteringstid beträffande anteckningar om återkallelsebeslut skulle följaktligen inte vara förenlig med det nyss nämnda lagrummet i nu gällande lydelse.

Ett annat skäl mot en regel om rehabiliteringstid är att i trafikbrottsutdrag alltid bör anges om den utdraget avser innehar körkort eller inte. Finns då t. ex. uppgift i utdraget att körkort utfärdats men att vederbörande saknar körkort torde lika väl kunna anges att återkallelse skett.

Mot den nu angivna bakgrunden anser utredningen att huvudregeln bör vara att anteckningar om återkallelsebeslut inte skall omfattas av någon rehabiliteringsregel. Om den utdraget avser efter återkallelse återfått sitt körkort, bör emellertid återkallelsebeslut, som är äldre än fem år, utan nackdel kunna omfattas av en rehabiliteringsregel.

Beslut om varning, erinran och omhändertagande bör enligt utredningens mening omfattas av en femårig rehabiliteringsregel.

När det gäller att avgöra hur lång rehabiliteringstid som bör gälla för dessa körkortsuppgifter bör önskemålet om enhetlighet i registersystemet väga tungt. Det finns enligt utredningens mening inte några särskilda skäl att frånga den rehabiliteringstid om fem år, som föreslagits i fråga om belastningsuppgifter.

Rehabiliteringsregler skall således finnas för utdrag ur flera register, nämligen CKR och KKBEL inkl. KKBELu. Detta ger anledning till frågan hur en samordning skall ske. Skall brottsregistrering behandlas för sig och övrig belastning och körkortsuppgifter för sig eller skall rehabiliteringsreglerna tillämpas först när samtliga delregister saknar anteckning av här diskuterad art?

Om man väljer det senare alternativet innebär det t. ex. att en anteckning i CKR om varning inom femårsfristen automatiskt hindrar rehabilitering i fråga om brottsuppgifter ur KKBEL. En sådan ordning verkar inte nödvändig. Varningen grundas ju normalt på brottsuppgift. Mycket talar därför för att i rehabiliteringshänseende behandla delregistren var för sig.

Rehabiliteringsregeln för ettvarvt av de nu diskuterade registren bör enligt utredningens mening ha den innebörden att i registerutdrag inte tas med anteckning om dom eller beslut, sedan fem år förflutit från den dom eller det beslut som anteckningen avsett.

När det gäller belastningar i fråga om innehavare av utländska körkort – KKBELu enligt avsnitt 14 – talar starka skäl för en kortare rehabiliteringstid, förslagsvis två år om körkortshavaren under den tiden inte övertygats om nytt brott av beskaffenhet att böra antecknas i KKBELu. När förslaget om nordisk giltighet av körkort så småningom införs (se 12.9.1) bör emellertid registreringar beträffande sådana körkort omfattas av i princip samma rehabiliteringsregler som föreslagits gälla i fråga om svenska körkort.

Från rehabiliteringsreglerna bör undantas de fall då JK, JO eller datainspektionen för visst fall begär fullständigt utdrag. Också enskild bör enligt utredningens mening alltid vara berättigad att få fullständigt utdrag om sig själv.

Rehabiliteringsreglerna bör upptas, beträffande KKBEL i den föreslagna lagen om registrering av vissa trafikbrott m. m. och i fråga om beslut om varning och återkallelse i KKF.

17 Gallring m. m.

17.1 Registerkorten

Förslaget enligt avsnitt 15 ger, om det genomförs, under vissa förutsättningar möjlighet att hos länsstyrelserna mönstra ut de nuvarande registerbladen.

När det gäller belastningsuppgifter från tiden före den 1 mars 1972 finns dessa, som nämnts i avsnittet 13.1, upptagna på länsstyrelsernas registerkort. Med utgången av februari 1977 har dessa kort till följd av de föreslagna rehabiliteringsreglerna kommit att – bortsett från speciella situationer – sakna betydelse. Om trafikbrottsutdraget skall bli fullständigt måste även i fortsättningen uppgifter kunna hämtas från registerkorten. För en fullständig belastningsregistrering skulle det visserligen teoretiskt vara möjligt att överföra registerkortens belastningsuppgifter till exempelvis KKBEL men praktiskt sett synes ett sådant förfarande knappast värt besväret mot bakgrund av de sannolikt ganska fåtaliga fall där uppgifter ur registerkorten alltjämt är aktuella. För att om möjligt helt befria länsstyrelserna från belastningsregistrering anser utredningen därför att en särskild gallringsregel bör övervägas av innebörd att belastningsuppgifter i länsstyrelsernas registerkort utgår ur körkortsregistret.

Vid bedömningen av om en särskild gallringsregel av nyss nämnt slag kan införas torde kunna bortses från det behov som JK och JO kan ha av s. k. fullständiga utdrag. Svårare är att bedöma behovet av fullständiga utdrag när det i vissa fall gäller att avgöra om en körkortshavare under viss längre tid kört prickfritt och kan tilldelas utmärkelse härför. Enligt utredningens mening bör belastningsuppgifterna i länsstyrelsernas registerkort kunna utgå ur körkortsregistret. Registerkorten bör emellertid arkiveras på varje länsstyrelse och vara tillgängliga för körkortshavarna och motororganisationer. Om behovet av underlag för att avgöra om utmärkelse kan utdelas därmed är tillgodosett undandrar sig dock utredningens bedömning.

17.2 Skrivelse från datainspektionen

Genom beslut den 21 december 1977 har datainspektionen prövat ett register som förs hos RPS inom ramen för RI och som benämns "körkortsregistrets belastningsdel (RI-13)". I samband därmed har inspektionen uppmärksammat att de gallringsregler som tillämpas beträffande körkortsregistrets be-

lastningsdel inte stämmer överens med gallringsreglerna för det centrala körkortsregistret i övrigt, som förs hos TSV. Med bifogande av beslutet har datainspektionen i skrivelse till utredningen hemställt att utredningen måtte överväga om beslutet bör föranleda några åtgärder från utredningens sida.

I det nyss nämnda beslutet anför datainspektionen bl. a. följande.

Vad häfter särskilt gäller gallringsregler finns i 128 § körkortskungörelsen och 94 § körkortsförordningen närmare bestämmelser om den ordning enligt vilken uppgifter, som intagits i det centrala körkortsregistret hos TSV, skall utgå ur registret. Däremot synes sådana bestämmelser saknas beträffande belastningsdelen av det centrala körkortsregistret, dvs. den del av det centrala körkortsregistret som förs hos RPS. Detta synes kunna medföra att uppgifter om körkortshavare (motsvarande) kan komma att gallras hos TSV men trots detta, såvitt gäller de särskilt känsliga belastningsuppgifterna, alltså finnas kvar i det hos RPS förda registret ända tills personen i fråga avlidit. En sådan ordning är från de utgångspunkter datainspektionen har att beakta inte godtagbar. I stället behövs – såvida det inte finns andra starka intressen med anknytning till körkortsregistreringen som talar för ett bibehållande av nuvarande ordning – från integritetsskyddssynpunkt gallringsregler som innebär att alla personer som av en eller annan anledning gallras ur centrala körkortsregistret också skall utgå ur körkortsregistrets belastningsdel. Frågor som bl. a. rör körkortsregistreringen prövas dock för närvarande av utredningen om vissa körkortsfrågor (K 1976:02) enligt vad som framgår av utredningens direktiv. Datainspektionen har erfarit att utredningen i det sammanhanget även berör de gallringsfrågor som inspektionen nyss tagit upp. Med hänsyn härtill föranleder den nuvarande ordningen för närvarande inte annan åtgärd från inspektionens sida än att inspektionen tillställer utredningen en avskrift av detta beslut.

Utredningen delar datainspektionens nyss redovisade bedömning om att körkortsregistrets belastningsdel bör omfattas av gallringsregler, som stämmer överens med regler av detta slag för det centrala körkortsregistret i övrigt. Utformningen av gallringsreglerna bör samordnas med rehabiliteringsreglerna och fastställas av regeringen eller myndighet, som regeringen bestämmer.

17.3 Fråga om viss gallring i CKR

Som framgått av 13.1 registreras belastningsuppgifter som avser brott hos länsstyrelserna. Belastningsuppgifter som har antecknats hos länsstyrelserna före den 1 mars 1972 finns upptagna på särskilda registerkort. Belastningsuppgift från tiden fr. o. m. den 1 mars 1972 anges däremot på registerblad, som grundas på uppgifter ur KKBEL.

I samband med att CKR inrättades den 1 januari 1973 infördes av praktiska skäl den ordningen att i CKR markerades om personen i fråga hade belastningsanteckning i registerkort. Markeringar i CKR påfördes emellertid även när belastningen registrerades i KKBEL. Enligt vad utredningen inhemtat tillämpas alltså den nu beskrivna ordningen.

De angivna markeringarna, som synes sakna författningsstöd, torde vara att jämställa med belastningsuppgifter. Såvitt utredningen kunnat finna fyller

detta markeringssystem ingen självständig funktion. Detta gäller i synnerhet efter ett genomförande av förslagen i avsnittet 15. Systemet har visserligen den fördelen att man snabbt – nämligen genom de till CKR anslutna bildskärmsterminalerna – kan få besked om en i CKR registrerad person har någon brottsbelastning eller inte. Denna omständighet kan enligt utredningens mening inte motivera ett markeringssystem av nyss nämnt slag. Utredningen utgår därvid från att länsstyrelserna lätt kan få tillgång till registerblad från RI. Det angivna markeringssystemet bör därför upphöra och äldre markeringar i CKR utgallras.

VII Specialmotivering

18 Överflyttningsoalternativet

Som framgår av avsnitt 7.2.2 har utredningen vid en samlad bedömning av för- och nackdelar med den av riksdagen beslutade överflyttningen av vissa körkortsmål till allmän domstol funnit att nackdelarna överväger och detta i all synnerhet om hänsyn tages även till utredningens förslag i övrigt. Utredningen har i konsekvens härmed föreslagit att frågor om körkortsingripanden även i fortsättningen uteslutande skall vara en uppgift för länsstyrelser och länsrätter med överinstanserna kammarrätt och regeringsrätt.

Med hänsyn till tilläggsdirektiven har utredningen emellertid utarbetat förslag till sådana mer centrala författningsbestämmelser som skulle bli nödvändiga vid en överflyttning. Utredningen har i sitt förslag till författningstext utgått från den nuvarande lydelse av körkortslagen (1977:477) och körkortsförordningen (1977:722), vilka båda författningar trädde i kraft den 1 januari 1978.

Ett genomförande av utredningens principförslag torde medföra att körkortslagen och körkortsförordningen måste omarbetas. De flesta bestämmelserna i den nuvarande författningstexten kan dock kvarstå oförändrade. Utredningen har vid utarbetandet av sitt förslag försökt att följa den nuvarande dispositionen av körkortslagen och körkortsförordningen även om detta – lagtekniskt sett – leder till mindre tillfredsställande resultat.

Beträffande flertalet av de bestämmelser som föreslås ändrade eller som är nya finns det ej anledning till mer ingående kommentarer eftersom de redan behandlats i kapitel II i den allmänna motiveringen.

18.1 Förslaget till ändring i körkortslagen

1–17 §§, 19–20 §§, 22 § och 24–38 §§ påverkas ej av utredningens förslag.

18 §

Justeringen motiveras av att tingsrätts slutliga prövning av körkortsfrågan förutsatts ske i direkt anslutning till prövningen i ansvarsfrågan.

21 §, 21 a §, 21 b §, 21 c § och 21 d § ersätter 21 § i nuvarande KKL.

21 §

Paragrafen överensstämmer med 21 § första stycket i nuvarande KKL.

21 a §

Första stycket anger de grundläggande förutsättningarna för att omprövning av spärrtid skall kunna ske på grund av ny omständighet som avses i 16 § 1-6 KKL.

I andra och tredje stycket anges vilken myndighet som är behörig att ompröva spärrtid. Härvid har den tekniken valts att i andra stycket positivt ange i vilka fall prövningen ankommer på tingsrätt medan i tredje stycket övriga fall anges ankomma på länsstyrelse.

Fjärde stycket innehåller en bestämmelse om maximitid vid förlängning av spärrtid. Bestämmelsen har hämtats från 21 § andra stycket i nuvarande KKL och gäller både vid tingsrätts och länsstyrelses prövning.

I övrigt hänvisas till avsnitt 6.6 i den allmänna motiveringen.

21 b §

Paragrafen innehåller bestämmelser om tingsrätts prövning av löpande spärrtid i enlighet med utredningens förslag härom i avsnitt 6.6.3. Som framgår av 21 a § andra stycket jämfört med 39 § första stycket i utredningens förslag till ändring av KKL är en förutsättning för prövningen att tingsrätten finner den tilltalade skyldig till sådant trafikbrott som gör domstolen behörig att pröva frågan om körkortsingripande. Härutöver gäller att de grundläggande förutsättningarna i 21 § måste föreligga. Det måste med andra ord röra sig om ett trafikbrott som inträffat antingen under den löpande spärrtiden eller före beslutet om spärrtid men då inte varit känt.

Första stycket anger de två alternativ till beslut som föreligger för tingsrätten i de fall då det tidigare beslutet om spärrtid vunnit laga kraft. Tingsrätten befinner sig härvid i samma situation som länsstyrelsen gör efter en ansökan enligt 21 c § och har (jfr nedan) samma möjlighet till förlängning av spärrtiden i högst tre år. Vid beslut enligt första stycket bör en samlad bedömning göras av förarens tidigare brottslighet motsvarande den man skulle ha gjort om frågan om körkortsspärr för samtliga brott (eller motsvarande) handlagts samtidigt. Om det vid denna bedömning befinnes att den brottslighet som föranlett omprövningen är från spärrtidssynpunkt utan nämnvärd betydelse i jämförelse med den brottslighet (eller motsvarande) som legat till grund för det gällande spärrtidsbeslutet, bör förordnande meddelas om att den tidigare spärrtiden skall avse även den "nya" brottsligheten. I annat fall skall spärrtiden förlängas.

Andra stycket anger de två alternativ till beslut som föreligger för tingsrätten i de fall då tidigare beslut om spärrtid ej vunnit laga kraft vid tidpunkten för domstolens prövning.

Innefattar tidigare beslut om spärrtid tillika ett beslut om återkallelse som ej vunnit laga kraft, anges att tingsrätten med tillämpning av 16 och 21 §§ skall pröva frågan om spärrtid för den brottslighet som föranlett omprövningen. Detta innebär att tingsrätten skall pröva om sistnämnda brottslighet är återkallelsegrundande. Om så bedöms vara fallet skall tingsrätten återkalla körkortet och bestämma spärrtid för angiven brottslighet. Att ånyo återkalla körkortet i fall då ett tidigare återkallelsebeslut ej vunnit laga kraft kan kanske förefalla något egendomligt. Enligt utredningens mening bör detta dock ske eftersom det tidigare återkallelsebeslutet kan komma att undanröjas.

Om tidigare spärtridsbeslut som icke vunnit laga kraft ej innefattar ett beslut om återkallelse, anges att tingsrätten skall pröva huruvida spärtrid bör bestämmas (för den brottslighet som föranlett omprövningen) och om så finnes böra ske, bestämma längden av denna spärtrid. Detta innebär att tingsrätten liksom i föregående alternativ skall pröva spärtridsfrågan endast med utgångspunkt från den "nya" brottsligheten. Om denna brottslighet finnes böra föranleda att särskild spärtrid bestäms skall något återkallelsebeslut ej meddelas. Vid beslut om särskild spärtrid gäller i fråga om spärtridens längd bestämmelserna i 21 § i motsvarande mån.

Inledningsvis framhölls två viktiga förutsättningar för beslut enligt 21 b §. I paragrafens tredje stycke anges en viktig ytterligare förutsättning, nämligen att beslut enligt 21 b § ej får meddelas efter utgången av löpande spärtrid. Detta är enligt utredningens mening nödvändigt för att i de fall som avses i 21 a § första stycket åstadkomma ett system där spärtriden löper kontinuerligt. För att detta syfte skall kunna uppnås fordras att tingsrätten vid förlängning av spärtrid enligt 21 b § första stycket meddelar sitt beslut före den löpande spärtridens utgång. Även vid förordnande enligt samma stycke att tidigare spärtrid skall avse även den "nya" brottsligheten bör denna ordning iakttas. Detsamma gäller vid beslut om spärtrid enligt 21 b § andra stycket. För att vid ett sådant beslut upprätthålla principen med en kontinuerligt löpande spärtrid fordras att spärtriden härvid räknas från dagen för beslutet. (Jfr 38 § andra stycket i utredningens förslag till ändring i KKF).

I övrigt hänvisas till avsnitt 6.6.3 i den allmänna motiveringen.

21 c §

Paragrafen motsvarar huvuddelen av 21 § andra stycket i nuvarande KKL och innehåller regler om villkoren för länsstyrelsens omprövning av löpande spärtrid enligt 21 a §.

21 d §

Här kan hänvisas till avsnitt 6.6.3 i den allmänna motiveringen. (Jfr även 40 § andra stycket i förslaget till ändring av KKF).

21 e §

Paragrafen redovisar utredningens ståndpunktstagande i fråga om körkortsåtgärds inverkan på straffmätningen vid en samtidig prövning av ansvars- och körkortsfrågan i brottmål. Det finns anledning understryka att avsikten med den föreslagna paragrafen är att körkortsfrågan skall avgöras med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och att den avvägning som skall ske alltså kan påverka endast den straffrättsliga påföljden.

I övrigt hänvisas till avsnitt 6.1 i den allmänna motiveringen. Se även avsnitt 7.2.2 i den del som behandlar "en samtidig bedömning av ansvars- och körkortsfrågan".

23 §

Paragrafen motsvarar i stort 23 § i nuvarande KKL. Skillnaden består i en något ändrad disposition samt en uppdelning på tre stycken i stället för

två. Uppdelningen har gjorts för att i andra stycket avskilja de fall där ett omhändertagande enligt utredningens mening bör omprövas av länsrätt (jfr 50 a § i förslaget till ändring i KKF) från de fall som bör prövas av tingsrätt (jfr 42 § i förslaget till ändring i KKL).

I övrigt hänvisas till avsnitt 6.3 i den allmänna motiveringen. 39–41 §§ ersätter 39 § i nuvarande KKL. Genom att i 39 och 40 §§ direkt ange domstols behörighet att pröva frågor om körkortsingripanden har det blivit möjligt att låta den nuvarande hänvisningen i 39 § första stycket till särskild författning utgå. Det i 39 § tredje stycket i nuvarande KKL stadgade fullföljdsförbudet mot varning enligt KKL har borttagits. I sistnämnda del hänvisas till utredningens överväganden under avsnitt 9.4.2 i den allmänna motiveringen.

39 §

Paragrafen anger i vilka fall tingsrätt äger pröva frågor om återkallelse eller varning. Medan första stycket behandlar slutliga beslut upptas i andra stycket bestämmelser om interimistiska ingripanden.

Beträffande motiven hänvisas till avsnitt 5.3 och 6.5.

40 §

I första stycket anges i vilka fall länsrätt äger pröva frågor om körkortsingripande. Uttrycket körkortsingripande avser härvid både slutliga och interimistiska beslut samt beslut vid omprövning enligt 25 § KKL. I sistnämnda hänseende inskränker sig dock länsrättens behörighet till de fall då domstol (såväl allmän domstol som förvaltningsdomstol) tidigare beslutat i saken. En bestämmelse härom har upptagits i första stycket. Beträffande innehållet i detta stycke hänvisas i övrigt till avsnitt 5.3, 6.5 och 6.7 i den allmänna motiveringen.

Andra stycket motsvaras av 39 § andra stycket i nuvarande KKL men innehåller till skillnad från detta stycke ett förtydligande i fråga om de befogenheter som såvitt nu är i fråga tillkommer förvaltningsdomstol i körkortsfall.

41 §

Bestämmelsen i denna paragraf har utbrutits från 39 § andra stycket i nuvarande KKL.

42 §

Paragrafen redovisar hur utredningen tänkt sig systemet med omprövning av omhändertagandebeslut vid tingsrätt (jfr 50 § i förslaget till ändring i KKF).

Utredningens motivering återfinns under rubriken "Handläggningen vid allmän domstol" i avsnitt 6.3.6 i den allmänna motiveringen. Det kan enligt utredningens mening vara lämpligt att omhändertagandebeslut, som kan begäras prövat av tingsrätt, förses med en erinran härom av den som meddelat beslutet, varvid behörig tingsrätt bör anges.

18.2 Förslaget till ändring i körkortsförordningen

1–34 §§, 37 §, 39 §, 42–48 §§, 51 §, 53–90 §§ och 92–109 §§ påverkas ej av utredningens förslag.

35 §

Första stycket ersätter 35 och 49 §§ i nuvarande KKF.

Andra stycket överensstämmer med motsvarande stycke i nuvarande KKF.

36 §

Första meningen överensstämmer med undantag för den ändrade paragrafhänvisningen med motsvarande mening i nuvarande KKF. Avvikelsen i andra meningen har skett med hänsyn till lydelsen av 19 § KKL jämförd med 40 § första stycket KKL i utredningens förslag.

38 §

Paragrafen överensstämmer till en del med 38 § i nuvarande KKF. Avvikelse angår de utgångspunkter för beräkning av spärttid som blir aktuella vid spärttidsbeslut av tingsrätt.

I första stycket anges utgångspunkten för beräkning av spärttid i de fall tingsrätt beslutat särskild spärttid enligt 21 b § andra stycket KKL. I denna del hänvisas till specialmotiveringen rörande 21 b § tredje stycket KKL samt till avsnitt 6.6.3 i den allmänna motiveringen.

Andra stycket stämmer överens med 38 § sista meningen i nuvarande KKF.

Tredje stycket anger utgångspunkterna för spärttidens beräkning i övriga fall och överensstämmer i stort med 38 § i nuvarande KKL. Avvikelsen hänför sig till tingsrätts beslut om slutlig återkallelse och innebär att spärrtiden härvid – om delgivning ej skett av beslut om körkortets omhändertagande eller om interimistisk återkallelse – räknas från dagen för beslutet. I denna del hänvisas till övervägandena i avsnitt 6.8.2 i den allmänna motiveringen.

40 §

Första stycket motsvarar med undantag för den första paragrafhänvisningen 40 § i nuvarande KKF. Den ändrade hänvisningen har föranletts av utredningens förslag till ändring i KKL avseende frågan om omprövning av löpande spärttid.

Andra stycket innehåller en forumregel för de fall då det ankommer på länsstyrelse att besluta om spärttid enligt 21 d § KKL. I denna del hänvisas till avsnitt 6.6.3 i den allmänna motiveringen.

41 §

Paragrafen överensstämmer med nuvarande paragraf i KKF utom såtillvida att det i utredningens förslag uttryckligen utsagts att angivande av behov

av personutredning skall ske endast i spärtridsbeslut som meddelats av länsstyrelse eller länsrätt. Utredningen har ansett att motsvarande uppgift icke bör ankomma på tingsrätt.

49 §

Motsvarande paragraf i nuvarande KKF har fått utgå med hänsyn till lydelsen av 35 § första stycket i utredningens förslag.

49 §

Paragrafen överensstämmer i utredningens förslag med 50 § första stycket i nuvarande KKF.

50 §

Paragrafen, som skall jämföras med 42 § KKL i utredningens förslag, innehåller kompletterande bestämmelser till sistnämnda lagrum.

Första och andra styckena återspeglar utredningens tankegångar i fråga om tingsrätts omprövning av omhändertagandebeslut. I dessa delar hänvisas till vad som anförts under rubriken "Handläggningen vid allmän domstol" i avsnitt 6.3.6 i den allmänna motiveringen. Tredje stycket motsvaras till en del av 50 § andra stycket i nuvarande KKF. Avvikelserna har föranletts av utredningens förslag i första och andra stycket.

Beträffande körkortets förvaring i avbidan på tingsrättens beslut i körkortsfrågan hänvisas till avsnitt 6.10.2 i den allmänna motiveringen.

50 a §

Paragrafen överensstämmer delvis med 50 § andra stycket i nuvarande KKF och skall jämföras med utredningens förslag till utformning av 23 § andra stycket KKL.

I denna del kan beträffande motiven hänvisas till vad som anförts under rubriken "Vilken domstol bör fatta interimistiska beslut i överflyttningfallen" i avsnitt 6.3.6 i den allmänna motiveringen.

52 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 52 § i nuvarande KKF. Tillägget anger behörig domstol vid omprövning i de fall "det tidigare beslutet" meddelats av tingsrätt.

I fråga om det föreslagna tillägget hänvisas till avsnitt 6.7.2 i den allmänna motiveringen.

91 §

Enligt vad utredningen kunnat finna fordras i nuvarande 91 § KKF endast en smärre justering i fråga om ansvarig registreringsmyndighet vid beslut om spärtrid.

19 Förbättringsalternativet

Såsom inledningsvis framhållits i specialmotiveringen till det s. k. överflyttningssalternativet har utredningen vid en samlad bedömning av för- och nackdelar med den av riksdagen beslutade överflyttningen av vissa körkortsmål till allmän domstol funnit att nackdelarna överväger och detta i all synnerhet om hänsyn toges till utredningens förslag i övrigt.

Bakom formuleringen utredningens förslag i övrigt döljer sig vissa förslag till förbättringar i den nuvarande handläggningen av körkortsmål. Dessa förslag har upptagits i kapitel IV i den allmänna motiveringen. Utredningen har utarbetat förslag till de författningsbestämmelser som fordras för ett genomförande av förbättringarna (det s. k. förbättringsalternativet).

Utredningen har liksom i överflyttningssalternativet i sitt förslag till författningstext utgått från gällande körkortslag och körkortsförordning och försökt att i huvudsak följa dessa författnings nuvarande disposition.

I de fall de föreslagna bestämmelserna behandlats i den allmänna motiveringen har hänvisning skett till denna.

19.1 Förslaget till ändring i körkortslagen

1–20 §§, 23–25 §§ och 27–38 §§ påverkas ej av utredningens förslag.

21 §

Bortsett från det spärrade tillägget motsvarar paragrafen 21 § i nuvarande KKL. Tillägget har tillkommit i förtydligande syfte. De angivna spärrtidsreglerna vid återkallelse av körkort bör gälla även vid återkallelse av körkortstillstånd.

22 §

Paragrafen motsvarar 22 § andra och tredje stycket i nuvarande KKL.

22 a §

Paragrafen motsvarar 22 § första stycket i nuvarande KKL. För att kunna särskilja den s. k. självständiga varningen i nuvarande KKL från varningsinstitutet i övrigt har den i utredningens förslag benämnts erinran.

I övrigt hänvisas till avsnitt 9.4.3 i den allmänna motiveringen.

26 §

Hänvisningen till olika körkortsåtgärder i KKL har utökats med erinran.

39–43 §§

Dessa paragrafer ersätter 39 § i nuvarande KKL. I 40 § andra stycket samt i 41–43 §§ upptas bestämmelser som föranletts av utredningens överväganden i fråga om ett allmänt ombud i körkortsprocessen vid förvaltningsdomstol.

39 §

Paragrafen motsvarar i stort sett 39 § i nuvarande KKL.

I första stycket anges positivt vilka slags körkortsfall som handläggs av länsrätt. Hänvisningen i 39 § första stycket i nuvarande KKL till särskild författning har därför kunnat utgå. Stycket innehåller vidare en regel om begränsning av länsrättens behörighet i fråga om omprövning av körkortsingripande i fall som avses i 25 § KKL samt ett förtydligande stadgande avseende länsrättens behörighet i fråga om omprövning av omhändertagandebeslut. Sistnämnda bestämmelse återfinns för närvarande i 36 § i nuvarande KKF. Denna bestämmelse har i utredningens förslag fått utgå. (Jfr 36 § KKF i utredningens förslag).

Andra stycket motsvarar till en del 39 § andra stycket i nuvarande KKL. I utredningens förslag har dock domstols (dvs. förvaltningsdomstols) befogenhet direkt angivits.

Tredje stycket innehåller en regel om förbud att föra talan mot föreläggande som angivits i andra stycket. Detta innebär en nyhet i förhållande till nuvarande ordning. Enligt utredningens mening saknas anledning att tillåta särskild talan mot dylika förelägganden. I likhet med vad som i regel gäller vid förelägganden av allmän domstol bör talan mot föreläggandet i stället kunna föras först i samband med talan mot det slutliga beslutet i målet. Om en körkortshavare underlåter att följa ett dylikt föreläggande och underlåtelsen föranleder att körkortet återkallas enligt 16 § 8. KKL får talan mot föreläggandet således föras i samband med talan mot återkallelsebeslutet.

Det i tredje stycket i nuvarande KKL stadgade fullföljdsförbudet mot varning enligt KKL har fått utgå. I denna del hänvisas till utredningens överväganden under avsnitt 9.4.2 i den allmänna motiveringen.

40 §

Första stycket motsvarar till en del 39 § andra stycket i nuvarande KKL. Uppräkningen av de beslut av domstol som skall delges har utökats med erinran.

I andra stycket anges att talan mot beslut om erinran endast får föras av allmänt ombud. Talerätten avser självfallet endast beslut som meddelats av förvaltningsdomstol. För körkortshavaren (eller motsvarande) innebär stadgandet ett förbud att över huvud taget föra talan mot beslut om erinran. I övrigt hänvisas till utredningens överväganden i avsnitt 9.4.3 i den allmänna motiveringen.

41–43 §§

Utredningen har i enlighet med sina direktiv haft att överväga i vilken omfattning ett allmänt ombud skall medverka i körkortsprocessen samt hur ombudet organisatoriskt skall knytas till körkortsmålen. I avsnitt 9.4 i den allmänna motiveringen har övervägts hur dessa spörsmål bör besvaras. Utredningen har i 40–43 §§ KKL tagit upp förslag till den författningstext som erfordras för ett genomförande av slutsatserna i avsnitt 9.4.

41 §

I första stycket regleras det allmänna ombudets organisatoriska anknytning till körkortsmålen.

Andra stycket innehåller ett bemyndigande för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att förordna allmänna ombud. Det ligger i sakens natur att antalet ombud per länsstyrelse får avpassas efter arbetsbördans storlek.

42 §

I paragrafens första stycke anges vilken talerätt det allmänna ombudet har.

I andra stycket tillförsäkras det allmänna ombudet rätt att begära muntlig förhandling i körkortsmål. (Jfr 9 § andra stycket förvaltningsprocesslagen (1971:291), enligt vilket rätt att begära muntlig förhandling endast tillkommer enskild som för talan i målet).

43 §

Enligt 7 § förvaltningsprocesslagen skall besvär över förvaltningsdomstols beslut ha inkommit till den domstol som har att pröva besvären inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av det beslut som överklagas. Denna huvudregel gäller enligt nuvarande ordning för svaranden i körkortsmål. Om ett allmänt ombud införs i körkortsprocessen med uppgift att föra det allmännas talan bör besvärsrätten för denne räknas från dagen för det överklagade beslutets meddelande. En motsvarande ordning återfinns i andra författningar angående processen vid förvaltningsdomstol där allmänt ombud har att föra det allmännas talan. (Jfr t. ex. 96 § andra stycket taxeringslagen (1956:623). I första stycket har upptagits en bestämmelse i enlighet härmed.

I andra stycket regleras frågan om s. k. anslutningsbesvär. Motsvarande ordning gäller enligt andra författningar (jfr t. ex. 108 § taxeringslagen).

19.2 Förslaget till ändring i körkortsförordningen

1–9 §§, 11–13 §§, 15–32 §§, 34 §, 37–48 §§, 50–51 §§, 53–58 §§, 60–76 §§, 78–81 §§, 84–87 §§, 89 §, 95–105 §§ och 108–109 §§ påverkas ej av utredningens förslag.

10 §

Första och andra stycket överensstämmer med motsvarande stycken i nuvarande KKF.

I tredje stycket, som är nytt, regleras frågan när ansökan om körkortstillstånd tidigast får prövas. Frågan är f. n. oreglerad. Om ansökan göres före utgången av gällande spärrtid ligger det i sakens natur att prövningen ej bör göras förrän mot slutet av spärrtiden. Enligt utredningens mening synes den resterande spärrtiden vid en prövning ej böra överstiga en månad. En uttrycklig bestämmelse härom torde kunna bidra till en enhetlig praxis i denna fråga.

14 §

Första och andra stycket överensstämmer med motsvarande stycken i nuvarande KKF.

Beträffande tredje stycket hänvisas till specialmotiveringen till 10 § tredje stycket KKF. Vad som där sagts om körkortstillstånd bör gälla även vid ansökan om förhandsbesked.

33 §

Utredningen har i avsnitt 10.4.3 föreslagit att det allmänna ombudet bör anförtros uppgiften att som ett led i utredningen inför en eventuell omprövningsanmälan utfärda föreläggande för förare att undergå nytt förarprov. Denna befogenhet som enligt 33 § i nuvarande KKF tillkommer länsstyrelsen har i utredningens förslag även tillagts det allmänna ombudet. Det samma gäller i fråga om befogenheten att förelägga förare att inkomma med läkarintyg. Det allmänna ombudet får också – jämte länsstyrelsen – ”själv föranstalta om utredning som behövs”. I övrigt hänvisas till avsnitt 10 i den allmänna motiveringen.

35 §

Första stycket överensstämmer med motsvarande stycke i nuvarande KKF utom såtillvida att uppgiften att göra omprövningsanmälan till länsrätten anförtrots det allmänna ombudet i stället för vederbörande länsstyrelse. I denna del hänvisas till avsnitt 9.4.3 i den allmänna motiveringen.

I andra stycket, som är nytt, föreslås en bestämmelse om överflyttning av körkortsmål mellan länsrätter. Dylik överflyttning kan ej äga rum enligt nuvarande ordning. Beträffande skälen för den föreslagna ändringen hänvisas till avsnitt 11 i den allmänna motiveringen.

Tredje stycket motsvarar andra stycket i nuvarande KKF. Prövningen av ansökan om medgivande enligt 2 § tredje stycket KKL från den som fått sitt körkort återkallat har dock föreslagits ske av länsstyrelsen i det län där körkortstillståndet har meddelats i stället för den länsrätt som har meddelat beslutet om återkallelse. Prövningen bör enligt utredningens mening regelmässigt kunna ske på handlingarna och av ensamdomare. Att hänvisa dessa ärenden till länsrätten synes därför onödigt.

35 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller i första stycket en allmän preklusionsregel av innebörd att det allmänna ombudet måste göra omprövningsanmälan hos länsrätten inom viss tid. Det framstår beträffande åberopat brott som naturligt att räkna denna tid från lagakraftvinnandet respektive dagen för godkännande av straff- eller ordningsföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse. Beträffande övriga fall, såsom allmän misskötsamhet och dylikt, synes tiden böra räknas från den tidpunkt det aktuella förhållandet blev känt för det allmänna ombudet. Om omprövningsanmälan görs med åberopande av upprepade förseelser, torde tidsfristen böra räknas från den senaste domen eller motsvarande. Den angivna preklusionsregeln bör enligt utredningens mening ej gälla medicinska förhållanden eller i de fall körkortshavaren själv begärt att få körkortet återkallat. En bestämmelse med detta innehåll har intagits i andra stycket.

I tredje stycket finns en regel som öppnar möjlighet för det allmänna ombudet att få den i första stycket angivna anmälningstiden förlängd. Detta kan behövas t. ex. om det allmänna ombudet av utredningsskäl eller annan särskild omständighet ej hinner göra anmälan till länsrätten inom föreskriven tid. En ansökan om förlängning av fristen bör dock ha inkommit innan fristen utgått.

Enligt 6 § förvaltningsprocesslagen upptages mål ej till prövning ”om ansökan, besvär eller annan åtgärd, varigenom mål anhängiggöres, ej skett inom föreskriven tid”. Om omprövningsanmälan eller ansökan om förlängning inkommit till länsrätten efter den i 35 a § angivna tiden, skall den följaktligen avvisas av rätten.

I övrigt hänvisas beträffande denna paragraf till avsnitt 9.4.3 i den allmänna motiveringen.

36 §

Paragrafen motsvaras delvis av 36 § i nuvarande KKF. I utredningens förslag har uppgiften att anmäla omhändertagandebeslut till länsrätten dock anförtrots det allmänna ombudet i stället för vederbörande länsstyrelse.

I 36 § i nuvarande KKF har angivits att länsrätten (efter mottagande av anmälan enligt första stycket) har att pröva frågan om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Detta stadgande har i utredningens förslag utgått och flyttats till 39 § första stycket KKL.

I övrigt hänvisas till avsnitt 9.4.3 i den allmänna motiveringen.

49 §

Denna paragraf i nuvarande KKF har fått utgå. Bestämmelsen har ansetts onödig med hänsyn till innebörden av 35 § första stycket i utredningens förslag.

49 §

Paragrafen, som är ny, har föranletts av den utbrytning av den s. k. självständiga varningen som utredningen redovisat i 22 a § KKL. Beslut om erinran som meddelats av allmänt ombud bör i konsekvens med preklusionen

sionsregeln i 35 a § KKF kunna meddelas endast inom den där angivna tidsfristen. I andra stycket anges att beslut om erinran även får meddelas av länsrätt. Preklusionsregeln i första stycket är självfallet ej tillämplig i detta fall. I övrigt hänvisas till avsnitt 9.4.3 i den allmänna motiveringen.

52 §

Första stycket överensstämmer med 52 § i nuvarande KKF.

Andra stycket, som är nytt, innehåller en bestämmelse om överflyttning av ansökan om omprövning till annan länsrätt i konsekvens med utredningens förslag i 35 § andra stycket KKF.

Beträffande skälen för den föreslagna regleringen hänvisas till avsnitt 11 i den allmänna motiveringen.

59 §

Hänvisningen till olika körkortsåtgärder har utökats med erinran.

77 §

Enligt nuvarande lydelse av 77 § KKF får den vars körkort har återkallats eller omhändertagits övningsköra med motorfordon endast vid trafikskola, i gymnasieskola eller i utbildning vid försvarsmakten. Denna inskränkning i möjligheterna till övningskörning bör enligt utredningens mening även gälla den som fått avslag på ansökan om körkortstillstånd eller erhållit s. k. negativt förhandsbesked.

82 §

Första stycket ersätter 82 § första stycket i nuvarande KKF.

Det allmänna ombudet har i utredningens förslag anförtrots uppgiften att vara körkortshavarens motpart i körkortsmål med rätt att överklaga beslut som i sådant mål meddelats av länsrätt och kammarrätt. För att kunna fullgöra denna uppgift måste det allmänna ombudet alltid få en avskrift av förvaltningsdomstols beslut i körkortsmål. Det framstår därför som naturligt och rationellt att ålägga vederbörande allmänna ombud att tillställa länsstyrelsen i det län där körkortstillstånd senast meddelats en avskrift av domstolens beslut. Med en dylik ordning saknar det betydelse om överflyttning av körkortsmål ägt rum mellan länsrätter. En avskrift av det aktuella beslutet kommer med utredningens förslag alltid att tillställas den länsstyrelse som enligt utredningens mening bör ha att svara för registreringsskyldigheten gentemot CKR. (Jfr i denna del avsnitt 11.4.2 i den allmänna motiveringen).

Andra stycket motsvarar 82 § andra stycket i nuvarande KKF. I utredningens förslag har dock passusen om fullföljd av talan mot länsrätts beslut utgått. Detta har föranletts av utredningens förslag till ändring av första stycket.

83 §

Den ändring som föreslås i denna paragraf är en följd av förslaget till lag om registrering av vissa trafikbrott m. m. I denna lag finns i 2 § en uppräkningslista som helt motsvarar den som nu finns i förevarande paragraf.

88 §

Paragrafen föreslås ändrad så att endast den uppgiftsskyldighet som föreskrivs i 82 § skall tillämpas på motsvarande sätt i fråga om den för vilken spärrtid löper. Hänvisningen till 83–87 §§ utgår således. Ändringen är främst föranledd av utredningens förslag att brott av betydelse i körkortshänseende inte skall registreras i KKBEL beträffande den för vilken spärrtid löper. Den information, som för närvarande erhålls genom underrättelser enligt 86 § och anmälningar enligt 87 §, förutsätts i fortsättningen bli tillgänglig genom personutredning beträffande den för vilken spärrtid löper.

90 §

Andra stycket bör ändras på grund av utredningens förslag att länsstyrelserna i fortsättningen inte skall föra register över brott av betydelse i körkortshänseende. I stället bör i paragrafen fastslås att sådan registrering sker centralt hos RPS inom ramen för rättsväsendets informationssystem.

91 §

Ändringarna i denna paragraf är föranledda av utredningens förslag om

- möjlighet till överflyttning av körkortsmål från en länsrätt till annan länsrätt,
- införande av allmänt ombud i körkortsprocessen,
- en ny form av körkortsingripande, nämligen erinran,
- utmönstring av brottsuppgifter ur CKR.

Någon närmare kommentar till ändringarna torde inte behövas.

92 §

92 § i nuvarande KKF föreslås utgå på grund av att registrering i KKBEL ej avses ske beträffande den för vilken spärrtid löper. Övriga belastningsuppgifter (icke brott) i fråga om den för vilken spärrtid löper förutsätts inflyta i personutredning. Givetvis skall själva spärrtidsbeslutet registreras enligt 91 §.

Nuvarande 93 § KKF föreslås med oförändrad lydelse bli en ny 92 §.

93 §

Nuvarande 94 § KKF blir i förslaget 93 §. Paragrafens innehåll har inte ändrats i sak.

94 § och 94 a §

I dessa paragrafer ges bestämmelser om utlämnande av uppgifter ur CKR. Hänvisningen innebär huvudsakligen att 1–3 §§ i förordningen (1976:807)

om utlämnande av belastningsuppgifter ur körkortsregistret samt 37 § VTL inf. arbetats in i KKF.

94 b §

Denna paragraf innehåller en rehabiliteringsregel för vissa uppgifter i CKR. Regeln kommenteras i den allmänna motiveringen i avsnittet 16.4.

Rehabiliteringsregeln är avsedd att omfatta även registrering av delgivning av beslut om återkallelse, varning och omhändertagande, som skall föras in i registret.

106 §

De nuvarande bestämmelserna i 106 § har kompletterats med ett förbud att föra talan mot föreläggande enligt 33 § (läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov) som meddelats av länsstyrelse eller allmänt ombud.

I denna del hänvisas till specialmotiveringen till 39 § tredje stycket KKL i utredningens förslag. De besvärsmåttelser som enligt utredningens förslag skall gälla beträffande dylika förelägganden av förvaltningsdomstol bör enligt utredningens mening gälla även då motsvarande föreläggande meddelas av länsstyrelse eller allmänt ombud.

107 §

Förslaget till ändring av den nuvarande lydelsen har föranletts av utredningens förslag till ändring av 106 §.

Övergångsbestämmelserna

Första, andra och femte styckena torde ej behöva någon närmare motiviering.

Tredje stycket innebär att det av utredningen i 39 § tredje stycket KKL och 106 § KKF föreslagna fullföljdsförbudet i fråga om föreläggande att inge läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov ej gäller då föreläggandet meddelats före ikraftträdandet.

Grundprincipen bakom utformningen av fjärde stycket är att det allmänna ombudet ej bör inträda i körkortsprocessen i de fall målet anhängiggjorts i länsrätten före ikraftträdandet. Undantag från denna princip bör dock enligt utredningens mening göras i fråga om det allmänna ombudets talesätt. Ombudet bör in enlighet härmed kunna föra talan mot beslut av länsrätt och kammarrätt som meddelats efter ikraftträdandet oavsett om målet anhängiggjorts före ikraftträdandet. I de fall det allmänna ombudet ägt rätt att överklaga ett beslut innebär detta att han – om målet förs vidare – alltid får ställning av part i överinstanser. Om i ett dylikt fall endast körkorts-havaren överklagat beslutet kan någon ändring av beslutet till men för körkorts-havaren naturligtvis ej ske. Om det allmänna ombudet klagat först på kammarrätts beslut kan han givetvis ej yrka strängare körkortsåtgärd än länsrätten beslutat.

Utredningens förslag i 82 § första stycket KKF att det allmänna ombudet skall lämna avskrift av domstols beslut i körkorts-mål till vederbörande länsstyrelse synes böra gälla beträffande alla beslut som meddelats efter ikraftträdandet.

19.3 Förslaget till ändring i lagen (1971:52) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt

4 §

Andra stycket i den nuvarande lagen föreslås utgå. I stället hänvisas i första stycket till körkortslagen.

I denna del hänvisas till specialmotiveringen till utredningens förslag om ändring av 39 § första stycket KKL.

19.4 Förordningen (1978:000) om godkännande och utbyte av vissa utländska körkort m. m.

Såsom angivits i avsnittet 12.9 är det en allmän uppfattning att reglerna om utländska körkort är svåröverskådliga, krångliga och i vissa delar också motsägelsefulla. I syfte att åstadkomma en viss förenkling föreslår utredningen att huvudparten av de olika reglerna om utländska körkort sammanförs till en gemensam författning. I den nya författningen finns förslag om bl. a. de ändrade regler som är följden av utredningens allmänna överväganden i avsnittet 12.9.

Vid hänvisningar till gällande ordning i fortsättningen anges – i stället för författningens benämning – den bilaga till betänkandet, där den aktuella författningen finns intagen.

1 §

I denna paragraf anges de grundläggande förutsättningarna för att utländska körkort skall godkännas för förande av motorfordon i Sverige. Paragrafen motsvaras i gällande ordning av 3 § i bilaga 6 och 1 § i bilaga 8.

Första meningen i första stycket innehåller en väsentlig nyhet. För att vara berättigad att föra motorfordon här i riket med återopande av utländskt körkort föreslås att som krav uppställs att föraren kan *förete* körkortet. Bakgrunden till och syftet med detta krav utvecklas i den allmänna motiveringen, 12.9.2, under rubriken "Vissa övriga frågor". Följden av denna konstruktion är att den förare som hänvisar till utländskt körkort men inte kan förete det i princip gör sig skyldig till olovlig körning. Kravet på företeende som förutsättning för behörighet att med stöd av utländskt körkort föra motorfordon i Sverige leder vidare till att det inte behövs någon särskild regel motsvarande 5 § i bilaga 8 om skyldighet att under färd medföra körkortet och att på tillsägelse uppvisa det.

Andra stycket, som har sin motsvarighet i 3 § första stycket b) i bilaga 6, har anpassats till vad som för närvarande gäller i Danmark, Finland och Norge.

I 3 § tredje stycket i bilaga 6 anges att nordiska körkort inte godkänns i Sverige, om körkortshavaren har eller tar stadig hemvist här i riket. Denna diskvalifikationsgrund återfinns inte i utredningens författningsförslag.

2 §

I denna paragraf anges olika begränsningar i rätten att med återopande av utländskt körkort föra motorfordon i Sverige.

Första styckets första mening, som innehåller begränsning i fråga om förarbehörighet i yrkesmässig trafik, överensstämmer med gällande ordning (3 § i bilaga 6 resp 3 § i bilaga 8).

I första stycket a) stadgas att utländskt körkort inte godkänns om innehavaren under de sist förflutna två åren vistats i Sverige mera än ett år. För utomnordiska körkortshavare innebär förslaget att godkännandefristen sänks till ett år inom en tvåårsperiod. Skälen till denna sänkning redovisas i den allmänna motiveringen, 12.9.2, under rubriken "Allmänt om godkännande och utbyte av utländska körkort".

Första stycket b) överensstämmer helt med gällande rätt. Som framhållits under 12.9.2 "Vissa övriga frågor" har den diskvalifikationsgrund, som består i att utländskt körkort vars innehavare även har svenskt körkort inte godkänns här i riket, lett till stötande resultat i vissa fall. För dessa fall förordar utredningen att dispens ges med stöd av 13 § författningsförslaget.

Andra stycket överensstämmer med 2 § andra stycket i bilaga 8.

I paragrafens tredje stycke föreslås en regel om att vid bestämningen av vistelsens längd enligt första stycket a) inte skall avräknas tid för bortovaro från Sverige vid semester av normal längd eller liknande. Bakgrunden till denna regel anges i den allmänna motiveringen under 12.9.2. Eventuella närmare föreskrifter för tillämpningen av denna regel bör meddelas av TSV med stöd av 12 §.

Samtliga regler i denna paragraf föreslås få generell giltighet på utländska körkort, således även på de nordiska.

3 §

Denna paragraf överensstämmer helt med gällande rätt, (4 § i bilaga 8).

4 §

I denna paragrafs första stycke anges dels under vilka omständigheter utländskt körkort inte godkänns här i riket och dels förfarandet när det gäller att vägra godkännande av sådant körkort. I förhållande till gällande ordning innebär detta stycke ändring i sakligt hänseende bara i följande hänseende.

Som grund för vägrat godkännande av utländskt körkort föreslås gälla bl. a. att sådant förhållande, som enligt 16 § KKL medför återkallelse, föreligger. Detta överensstämmer med motsvarande stadgande i gällande rätt beträffande utomnordiska körkort (6 § i bilaga 8). Enligt motsvarande stadgande för nordiska körkort (4 § i bilaga 6) är grunderna för att vägra godkännande enligt 16 § KKL begränsade till de fall då körkortshavaren gjort sig skyldig till sådan trafikförseelse som jämlikt 16 § KKL medför återkallelse av körkort. I fråga om körkort utfärdade i Danmark, Finland och Norge innebär förslaget således att godkännande av sådana körkort kan vägras inte bara vid trafikförseelser, som enligt 16 § KKL medför körkortsåterkallelse, utan även vid övriga förhållanden, som enligt samma lagrum är återkallelsegrundande. Förslaget i denna del torde förutsätta justering av de bilaterala överenskommelserna med berörda länder.

Paragrafens andra och tredje stycken överensstämmer med gällande rätt.

5 §

Första stycket stämmer överens med gällande ordning. Utredningens förslag om erinran har emellertid beaktats.

Andra stycket motsvarar gällande ordning utom såvitt avser sista meningen. Denna mening föreslås ändrad så att ifrågavarande anmälan skall göras till TSV i stället för som nu till kommunikationsdepartementet. För närvarande vidtar kommunikationsdepartementet ingen annan åtgärd än att departementet vidarebefordrar anmälningar av detta slag till utrikesdepartementet. Denna uppgift bör, om förslaget genomförs, i stället ankomma på TSV. Ändringen synes förutsätta att instruktionen för TSV kompletteras med föreskrift att TSV skall vidarebefordra anmälningar av detta slag till utrikesdepartementet.

6 §

Denna paragraf innehåller förslag om en forumregel när det gäller behörighet för länsstyrelse resp. länsrätt att pröva ärenden, som avses i 4 och 5 §§. För närvarande saknas en sådan regel och det har ansetts vara en brist.

Beslutanderätt i de ärenden, som här avses, skall enligt denna paragraf ankomma på länsstyrelsen resp. länsrätten i det län, där körkortshavaren är bosatt. Är körkortshavaren inte bosatt i Sverige tillkommer beslutanderätten länsstyrelsen resp. länsrätten i det län, där i förekommande fall förseelsen ägt rum. För de fall då körkortshavaren inte är bosatt i Sverige och ärendet avser fråga om att vägra godkännande av utländskt körkort, inte på grund av förseelse utan därför att t. ex. villkoren för erhållande av körkort inte anses uppfyllda eller något icke brottsligt förhållande enligt 16 § KKL ifrågasätts, behövs en kompletterande forumregel. Dessa sistnämnda fall bör ankomma på länsstyrelsen resp. länsrätten i det län, där körkortshavaren vistas.

7 §

Denna paragraf innehåller föreskrifter om uppgiftsskyldighet. Sådan skyldighet behövs för att registrering av brott begångna av utländska körkortshavare skall kunna ske enligt utredningens förslag i avsnittet 14. Av blankettekniska skäl har identifieringsdata måst begränsas högst avsevärt. Dessa skäl gör sig särskilt starkt gällande i fråga om de identifieringsdata som är avsedda att tillföras KKBELu genom straff- resp. ordningsbotsförelägganden.

8 §

Genom denna paragraf regleras utbytesförfarandet, när det gäller körkort utfärdade i Danmark, Finland, Island och Norge.

Paragrafens första stycke motsvarar 1 § i gällande utbyteskungörelse, bilaga 7. Den enda ändringen i förhållande till gällande rätt är att i första stycket uppställs krav på att det utländska körkortet skall bifogas ansökan om utbyte. Uppfylls inte detta krav skall ansökningsen avvisas. Bakgrunden till och syftet med den föreslagna ändringen framgår av den allmänna motiveringen – 12.9.2 under rubriken ”Vissa övriga frågor”.

Satsen "om sökanden i övrigt fullgjort vad i svensk rätt föreskrivs för erhållande av motsvarande körkort" medför att bl. a. körkortsförordningens forumregel för motsvarande fall blir tillämplig.

I andra stycket föreskrivs att länsstyrelsen vid utbyte enligt första stycket skall – förutom att lämna underrättelse om utbytet till körkortsmyndigheten i det utfärdande landet – behålla det utbytta körkortet. Denna regel får ses som uttryck för en strävan att så långt möjligt begränsa att en person har tillgång till mer än en körkortshandling.

9 §

Denna paragraf reglerar utbyte av utländska körkort, som utfärdats i andra stater än de som 8 § gäller, således utomnordiska nationella körkort.

I förhållande till motsvarande regel i gällande utbyteskungörelse (2 § i bilaga 7) innebär första stycket i förslaget – utöver den ändring som är följden av hänvisningen till 8 § första stycket, nämligen krav på att det utländska körkortet skall bifogas ansökan om utbyte – två väsentliga ändringar.

Den ena ändringen består i att kravet på körvaneintyg avskaffas.

Den andra ändringen innebär att utbytesförmånen i fråga om de nu aktuella utomnordiska körkorterna begränsas till behörighet B. Vill innehavare av utomnordiskt körkort med högre behörighet än B få ett svenskt körkort av motsvarande behörighet är han skyldig att avlägga godkänt förarprov helt enligt svenska regler och måste även i övrigt uppfylla de fordringar som gäller för körkort av ifrågavarande slag.

I fråga om skälen till de nu angivna ändringarna i utbytesförfarandet hänvisas till en utförlig redogörelse i den allmänna motiveringen, 12.9.2.

Andra stycket överensstämmer med gällande rätt.

10 §

Genom denna paragraf, som saknar motsvarighet i gällande ordning, införs en möjlighet för länsstyrelse – eller efter överklagande av beslut om vägrat utbyte även kammarrätt och regeringsrätten – att under vissa förutsättningar förelägga sökanden att förebbringa utredning rörande handling, som åberopas vid utbyte. Regeln innebär att sökanden, om det finns anledning antaga att handling som åberopas vid utbyte inte uppfyller kraven enligt 8 och 9 §§, får föreläggas att avhjälpa bristen. Om föreläggandet inte efterkoms, skall ansökan avvisas. Som framgår av den allmänna motiveringen, 12.9.2 under rubriken "Vissa övriga frågor", är denna paragraf främst avsedd att underlätta för länsstyrelse att avgöra om handling, som åberopas vid utbyte, över huvud taget är ett körkort samt om det är äkta och i övrigt giltigt för ifrågavarande motorfordon.

Att avgöra när paragrafen bör tillämpas, dvs. om det finns anledning antaga att åberopad handling inte uppfyller fordringarna för utbyte, torde inte bereda några särskilda svårigheter. Föreläggande enligt denna paragraf bör t. ex. kunna meddelas i stället för att som idag länsstyrelsen kontakter TSV eller RPS för bistånd. Vidare bör det inte ankomma på länsstyrelsen utan på sökanden att förebbringa nödvändig utredning från det land där

körkortet utfärdats. I föreläggande som meddelats bör så klart som möjligt anges i vilket hänseende komplettering begärs.

Vilken utredning bör då kunna godtas som tillförlitlig? Om misstanken t. ex. gäller att återopad handling inte är ett äkta körkort eller att den eljest inte är giltig, bör givetvis godtas att sökanden förebringar behövlig utredning från utfärdandemyndigheten eller körkortsregistermyndigheten i hemlandet. Motsvarande utredning från hemlandets representation i Sverige – ambassad, konsulat eller liknande – bör självfallet också godtas. Enligt utredningens mening bör huvudprincipen vara att brist i fråga om återopad utbyteshandling avhjälpas genom utredning från myndighet eller organisation, som har myndighets auktorisation. Annan utredning bör godtas bara om länsstyrelsen anser misstanke om brist tillförlitligen vederlagd.

Av andra stycket framgår att om sökanden inte efterkommer föreläggande skall ansökningen avvisas. Underlåtenhet att efterkomma föreläggande inrymmer såväl att sökanden inte alls hörs av inom föreskriven tid som att den utredning som presteras inte bedöms som tillfredsställande enligt vad som nyss sagts.

Som framgår av 14 § kan beslut om föreläggande enligt första stycket inte överklagas.

11 §

Denna paragraf innehåller en hänvisning till de särskilda bestämmelser om körkort som finns för diplomater m. fl., dvs. den kungörelse som finns fogad som bilaga 9 till betänkandet.

12–14 §§

Reglerna i dessa paragrafer saknar motsvarighet i gällande författningar. Någon särskild motivering synes dock inte behövlig.

Övergångsbestämmelser

Ett genomförande av förordningen om godkännande och utbyte av vissa utländska körkort synes fordra i huvudsak följande övergångsbestämmelser.

De innehavare av utländska körkort som vid ikraftträdandet av denna förordning redan vistas här i landet bör inte komma i ett sämre läge än vad som gällde vid deras ankomst hit. I dessa fall bör därför de fördelaktigare äldre bestämmelserna om godkännande av utländska körkort gälla. Den nya förordningens regler om godkännande av körkort blir sålunda tillämpliga bara på innehavare av utländska körkort som enligt 2 § a) påbörjat sin vistelsetid efter förordningens ikraftträdande.

När det gäller förordningens regler om utbyte innebär dessa i fråga om utomnordiska nationella körkort en skärpning i förhållande till gällande rätt såtillvida att utbyte utan förarprov till annan behörighet än B inte är möjlig. För att mildra övergången till denna strängare ordning föreslås att ärenden om utbyte av utomnordiska nationella körkort till annan behörighet än B, vilka anhängiggjorts före ikraftträdandet av denna förordning, skall prövas enligt äldre bestämmelser.

I fråga om utbyte av utomnordiska nationella körkort i andra fall än de nyss angivna innebär förordningens regler lätnader i förhållande till gällande ordning. För ärenden av dessa slag föreslår utredningen att förordningens utbytesregler i tillämpliga delar skall gälla även i ärenden som vid ikraftträdandet redan är anhängiga vid länsstyrelse men då inte prövats.

19.5 Lagen (1978:000) om registrering av vissa trafikbrott m. m.

Som framhållits i kap. VI anser utredningen att register över brott av betydelse i körkortshänseende bör föras inte som nu av länsstyrelserna utan centralt av RPS inom ramen för rättsväsendets informationssystem. Detta brottsregister bör i väsentliga delar regleras i lag. Utredningen har därför föreslagit en lag om registrering av vissa trafikbrott m. m. En följd av utredningens ställningstagande i den allmänna motiveringen i kapitlet om registreringsfrågor är att CKR inte kommer att inrymma uppgifter om brott.

1 §

Denna paragraf innehåller en föreskrift om att RPS skall föra ett trafikbrottsregister motsvarande KKBEL.

2 §.

I paragrafen ges bestämmelser om innehållet i trafikbrottsregistret.

Enligt första stycket skall registret tillföras uppgifter bara beträffande körkortshavare och innehavare av traktorkort. Registret skall alltså inte innehålla uppgifter om personer med löpande spårtid. Skälen härför har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 15).

Under p. 1–11 i första stycket anges huvuddelen av de uppgifter som skall ingå i registret, nämligen uppgifter om brott som personen i fråga gjort sig skyldig till. Uppräkningen stämmer helt överens med den som för närvarande finns i 83 § KKF.

Begreppet dom omfattar även godkända strafförelägganden och godkända förelägganden av ordningsbot, eftersom sådana förelägganden enligt 48 kap. 3 § andra stycket RB gäller som lagakraftvunna domar.

I paragrafens andra stycke – som motsvarar en punkt i 91 § KKF – föreskrivs att i trafikbrottsregistret skall antecknas även beslut om åtalsunderlåtelse i fråga om brott som avses i första stycket. De åtalsunderlåtelse som avses är sådana som meddelats med stöd av 20 kap. 7 § RB eller motsvarande bestämmelse i annan författning. De andra författningar som åsyftas är

- lagen (1954:579) om nykterhetsvård (57 §),
- barnavårdslagen (1960:97) (69 §),
- lagen (1964:167) med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare,
- lagen (1964:450) om åtgärder vid samhällsfarlig asocialitet (21 §).

Tredje stycket har sin motsvarighet i 83 § andra stycket och 91 § KKF.

3 §.

I denna paragraf föreskrivs att reglerna i 2 § skall gälla också innehavare av utländskt körkort. Skälen härför redovisas i avsnittet 14. Med utländskt körkort avses såväl utländskt nationellt körkort som i främmande stat utfärdat internationellt körkort. Självfallet avser registreringen bara svenska domar och beslut.

4 §.

Genom denna paragraf regleras frågan i vilka fall uppgifter, som införts i registret, skall utgå därur.

Punkterna 1 och 2 har sin förebild i lagen om kriminalregister. Endast punkten 3 i paragrafen torde därför fordra en kommentar. Genom regeln i denna punkt avses anteckningar i registret bli avförda t. ex.

- när högsta domstolen efter besvär över domvilla undanröjt domen utan att förordna om ny handläggning vid den rätt som meddelat domen,
- när godkänt strafföreläggande eller godkänt föreläggande av ordningsbot efter besvär undanröjts,
- när tingsrätt genom beslut, som vunnit laga kraft, undanröjt beslut om åläggande av disciplinstraff, som meddelats av befattningshavare vid försvarsmakten,
- när överordnad åklagare ändrar beslut om åtalsunderlåtelse, som antecknats i registret med stöd av 2 § andra stycket.

5 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om vilka myndigheter som skall äga rätt att få utdrag av trafikbrottsregistret. Myndighetskretsen enligt första stycket överensstämmer i princip med motsvarande bestämmelse i förordningen (1976:807) om utlämnande av belastningsuppgifter i körkortsregistret. Trafiknämnd har med hänsyn till riksdagens beslut i anledning av propositionen 1977/78:81 (TU 1977/78:20, rskr. 226) utelämnats. Eftersom sådant allmänt ombud som utredningen föreslagit i avsnitt 9 skall ingå i länsstyrelseorganisationen täcker uttrycket länsstyrelse även detta ombud.

Andra och tredje styckena motsvarar i sak regler som för närvarande finns i den nyss nämnda förordningen.

Fjärde stycket ger en allmän dispensrätt för regeringen.

6 §

I denna paragraf anges i två punkter vad utdrag enligt 5 § skall innehålla. Enligt p. 1 skall utdrag innehålla identitets- och körkortsuppgifter ur CKR. Närmare föreskrifter om vilka uppgifter som skall ingå bör meddelas av regeringen i tillämpningsförordning till lagen. Enligt p. 2 skal utdrag vidare innehålla de brottsuppgifter som enligt 2 § tillförts registret och som enligt 4 § inte utgått därur.

7 §.

Första stycket innehåller en rehabiliteringsregel. I fråga om bakgrunden till och syftet med en regel av detta slag hänvisas till den allmänna motiveringen i avsnittet 16. Här bör tilläggas att regeln om kortare rehabiliteringstid (2 år) avser bara dem som har i Sverige gällande utländskt körkort.

I andra stycket anges vilka som skall ha rätt att få fullständigt utdrag. Bland dessa ingår den enskilde såvitt avser uppgifter om honom själv.

19.6 Behovet av ytterligare författningsändringar

Utredningens förslag i fråga om körkortsregistrering (kap. VI) samt de nyss redovisade förslagen till lag om registrering av vissa trafikbrott m. m. och till ändringar i KKF, torde böra föranleda ytterligare ett antal författningsändringar. Utredningen har inte gjort någon fullständig genomgång av de författningar som kan vara aktuella. Följande författningar synes emellertid böra upphävas eller i vissa delar inarbetas i en tillämpningsförfordning till lagen om registrering av vissa trafikbrott m. m., nämligen

- 33-35 §§ VTL inf,
- kungörelsen (1971:823) om övergång till nytt körkortsregistreringssystem,
- förordningen (1976:807) om utlämnande av belastningsuppgifter ur körkortsregistret.

Vidare synes utredningens förslag böra leda till ändringar i kungörelsen (1970:517) om rättsväsendets informationssystem. Bl. a. bör 21 § ändras så att i KKBEL inte längre kommer att registreras frikännande domar. Så sker för närvarande med tillämning av även 85 § första stycket och 91 § KKF.

VIII Bilagor

Bilaga 1 Förslag till kungörelse om körkortsprickar

Bestämmande av körkortsprickar

1 §

Finnes körkortsinnehavare skyldig till brott som avses i 2 § och har brottet avsett trafik med motordrivet fordon, skall rätten, om körkortsåterkallelse ej beslutas, i domen bestämma det antal körkortsprickar brottet föranleder.

2 §¹

Med de begränsningar som följer av 1 § skall körkortsprickar bestämmas för följande brott.

1. Brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.
2. Brott mot 3 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.
3. Brott mot vägtrafikförordningen (1951:648) med undantag av 10 § 6 mom., 11 § 1 mom., 12 § 1, 2 eller 4 mom., 13 § 1, 3 eller 4 mom., 21 § 1–3 mom., 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom., 29 § 4 mom., 49 § 2 mom. e–f eller 3 mom., 57 § 2 mom. fjärde stycket och 58 §.
4. Brott mot lokala trafikföreskrifter, som meddelats med stöd av andra bestämmelser i vägtrafikförordningen än 61 § 1 mom. b.
5. Brott mot kungörelsen (1971:60) om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt samhälle.
6. Brott mot mopedförordningen (1960:134) med undantag av 3 § andra stycket, 9 § och 10 § första stycket.

3 §²

Körkortsprickar bestämmas enligt följande.

I. 4 prickar

- | | |
|--|---|
| 1. Backning eller vändning på motorväg eller motortrafikled | 45 § 7 mom. andra st. och 67 § andra st. VTF |
| 2. Överskridande av högsta tillåtna hastighet med mer än 30 km/tim | 56 § 1–4 mom. och 67 § andra st. VTF KK (1971:60) om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område. |

¹ 2–3 §§ har utarbetats av en arbetsgrupp inom kommittén. Förslaget, som huvudsakligen upprättades under våren 1971, får närmast ses som ett exempel på hur ett pricksystem kan utformas och hur en gradering kan göras mellan olika typer av trafikbrott. Kommittén ha ej tagit ställning till detaljutformningen av dessa paragrafer.

² Se not till 2 §.

3. Brott mot bestämmelser om omkörningsförbud	47 § och 67 § andra st. VTF
4. Fotbromsen (färdbromsen) ej effektiv	3 § 1 mom. b och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF
5. Styrinrättningen ej effektiv	3 § 1 mom. a och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF
6. Underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse trafiksignal för reglering av fordonstrafik	40 § 1 mom. första st. och 67 § andra st. VTF
7. Underlåtenhet att lämna företräde åt gående på bevakat övergångsställe	48 a § andra st. och 67 § andra st. VTF
8. Passerande av järnvägs- eller spårvägs korsning mot signal eller då av annat förhållande framgår att tåg nalkas.	42 § 2 mom. första st. alt. jämfört med 5 mom. samt 67 § andra st. VTF
9. Vårdslöshet i trafik som utgjort överträdelse av någon av de ovan angivna bestämmelserna	1 § TL
10. Förande av fordon i uttröttat tillstånd	1 § första st. TL jämfört med 28 § 1 mom. VTF
11. Rattfylleri och rattonykterhet	4 § TL

II. 3 prickar

1. Olovligt avvikande från trafikolycksplats	5 § TL
2. Underlåtenhet att stanna före infart på huvudled	48 § 1 mom. första st. och 67 § andra st. VTF
3. Överskridande av högsta tillåtna hastighet med över 15 km/tim upp till 30 km/tim	56 § 1-4 mom. och 67 § andra st. VTF; KK (1971:60) om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område
4. Överskridande med mer än 50 % av max. last, bruttovikt, axel- eller boggitryck	54 § 1 mom. 54 a § eller 57 § 1 mom. samt 67 § tredje st. VTF
5. Däck med bristning, blottad cordväv eller annan skada som innebär fara för punktering eller explosion, sekunda däck	2 § och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF
6. Vårdslöshet i trafik som utgjort överträdelse av någon av de ovan under avsnitt II angivna bestämmelserna	1 § första st. TL
7. Omkörning av annat fordon strax före eller i korsning i samma plan mellan väg och järnväg	1 § första st. TL jämfört med 42 § 3 mom. VTF
8. Olovlig körning	3 § TL

III. 2 prickar

- | | |
|---|---|
| 1. Handbromsen (parkeringsbromsen) ej effektiv | 3 § 1 mom. b och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 2. Framförande av fordon på fel vägbana | 44 § första st. och 67 § andra st. VTF |
| 3. Ej stannat före obehäkat övergångsställe för att låta gående passera | 48 a § andra st. och 67 § andra st. VTF |
| 4. Framförande av otillåtet fordon på motorväg eller motortrafikled | 44 § tredje st. och 67 § andra st. VTF |
| 5. Användande av påfartsväg för avfart eller avfartsväg för påfart | 44 § fjärde st. och 67 § andra st. VTF |
| 6. Något men ej alla däck dubbade (personbil) | 2 § och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 7. Belysningsanordningar framtill saknas, ur funktion eller bristfälliga vid färd under mörker eller tät dimma | 3 § 1 mom. e och 65 § 1 mom. första st. eller 3 mom. andra st. VTF |
| 8. Framförande av fordon under mörker eller tät dimma utan att ha föreskrivna lyktor tända | 51 § 1 mom. första st. och 67 § andra st. VTF eller 10 § andra st. och 11 § andra st. mopedförordningen |
| 9. Underlåtenhet att utmärka utskjutande gods på föreskrivet sätt | 52 § 2 mom. och 67 § andra st. VTF |
| 10. Otillfredsställande koppling av fordon som drages av motordrivet fordon | 55 § 2 mom. första st. och 67 § andra st. VTF |
| 11. Stannande eller uppställning på motorväg eller motortrafikled | 49 § 2 mom. a och 67 § andra st. VTF |
| 12. Stannande eller uppställning i eller nära skarp kurva, på eller i närheten av backkrön eller på annan plats där sikten är skymd | 49 § 2 mom. b och 67 § andra st. VTF |
| 13. Framförande av fordon i förbjuden färdriktning | 61 § 1 mom. och 68 § första st. VTF jämfört med lokal trafikföreskrift |
| 14. Uppställning av fordon på väg under mörker utan föreskrivna belysnings- eller reflexanordningar | 51 § 1 mom. tredje st. och 67 § andra st. VTF |
| 15. Brukande av fordon i strid mot körförbud | 23 § andra och fjärde st., 24 § 4 mom. samt 65 § 2 mom. och 3 mom. andra eller tredje st. |
| 16. Vårdslöshet i trafik som ej faller under I eller II | 1 § första st. TL |
| 17. Hindrande eller störande av trafik | 2 § TL |

IV. 1 prick

Alla övriga brott som skall föranleda prickbelastning

4 §

Har någon genom samma handling begått flera brott får prickbelastningen för samtliga brott ej överstiga prickbelastningen för det svåraste brottet med mer än två prickar.

Pricknivå för körkortsåtgärd

5 §

Körkortsprickar antecknas i centrala körkortsregistret.

Trafiksäkerhetsverket prövar om körkortsinnehavare vid anteckningstillfället uppnått den pricknivå vid vilken åtgärd skall vidtagas enligt 6–8 §§.

6 §

Har körkortsinnehavare vid prövningstillfället lägst fem och högst sju prickar och föreligger ej fall som avses i 12 § skall han av trafiksäkerhetsverket föreläggas att inkomma med bevis om att han har sådana teoretiska kunskaper som avses i 1 kap. 5 § körkortslagen.

7 §

Har körkortsinnehavare vid prövningstillfället åtta eller nio prickar skall trafiksäkerhetsverket underrätta trafikkonsulenten i det län där körkortsinnehavaren är mantalsskriven eller om han ej är mantalsskriven inom riket, trafikkonsulenten i det län där körkortsinnehavaren vistas.

8 §

Har körkortsinnehavare vid prövningstillfället tio prickar eller mera skall trafiksäkerhetsverket underrätta åklagarmyndigheten i den ort där körkortsinnehavaren har sitt hemvist.

9 §

Under de två första åren efter det att körkortsinnehavaren återfått rätten att föra motorfordon eller traktor efter återkallelse eller prövotiden vid villkorlig körkortsåterkallelse utgått, skall den pricknivå vid vilken åtgärd skall vidtagas vara fyra–fem, sex–sju respektive åtta i de under 6–8 §§ angivna fallen.

Vad som sägs i första stycket skall också gälla körkortsinnehavare som förvärvat körkort efter beslut om körkortsspärr enligt 4 kap. 5 § körkortslagen.

10 §

Då pricknivån bestämmes skall de brott beaktas som körkortsinnehavaren begått de senaste tre åren.

Brott skall dock ej beaktas om det begåtts innan körkortsinnehavaren efter körkortsindragning eller ovillkorlig körkortsåterkallelse återfått rätten att föra motorfordon eller traktor eller innan prøvotiden vid villkorlig körkortsåterkallelse utgått.

11 §

Körkortsinnehavare för vilken vid provningstillfället antecknats, att han under det senaste året genomgått trafikutbildning, skall erhålla avdrag med högst två prickar.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar anvisningar om sådan utbildning som avses i första stycket och om förutsättningarna för anteckning i körkortsregistret av utbildningen.

Teoretiskt förarprov

12 §

Föreligger fall som avses i 6 § och har körkortsinnehavaren under det senaste året genomgått teoretiskt förarprov skall trafiksäkerhetsverket i stället för att meddela föreläggande om sådant prov sända underrättelse enligt 7 § till trafikkonsulent.

13 §

Meddelar trafiksäkerhetsverket beslut om teoretiskt förarprov skall trafiksäkerhetsverket förelägga körkortsinnehavaren att senast inom tre månader från det han delgivits föreläggandet inkomma med bevis om att han genomgått godkänt prov.

Inkommer ej bevis inom föreskriven tid skall trafiksäkerhetsverket underrätta den länsstyrelse som har att utreda frågan om körkortsindragning.

Trafikkonsulent

14 §

Trafikkonsulent, som erhållit underrättelse enligt 7 §, skall genast anmana körkortsinnehavaren att infinna sig personligen för samtal.

Trafikkonsulenten kan dock underlåta att kalla till samtal om körkortsinnehavaren under de senaste tolv månaderna inställt sig för sådant samtal.

15 §

Trafikkonsulenten skall vid samtal enligt 14 § närmare utröna orsaken till körkortsinnehavarens felhandlingar i trafiken och ge denne de anvisningar och råd som behövs för att förhindra återfall.

16 §

Trafikkonsulenten kan förelägga körkortsinnehavaren att senast inom tre månader från det han delgivits föreläggande till trafiksäkerhetsverket inkomma med bevis om att han har sådana teoretiska kunskaper som avses i 1 kap. 5 § körkortslagen. Inkommer ej bevis inom föreskriven tid, skall trafiksäkerhetsverket underrätta den länsstyrelse som har att utreda frågan om körkortsindragning.

17 §

Föreligger skäl till åtgärd enligt körkortslagen skall trafikkonsulenten underrätta länsstyrelsen eller åklagarmyndigheten.

Det åligger länsstyrelsen och åklagarmyndigheten att underrätta trafikkonsulenten om de åtgärder som vidtagits i anledning av anmälan enligt första stycket.

Åklagarmyndighet

18 §

Har åklagarmyndigheten erhållit underrättelse enligt 8 § och föres ej talan om körkortsåterkallelse eller beslutar ej rätten körkortsåterkallelse skall åklagarmyndigheten underrätta trafikkonsulenten i enlighet med vad som sägs i 7 §.

Allmänna bestämmelser

19 §

Anteckning om körkortsprickar i körkortsregistret sker sedan den dom i vilken körkortsprickarna bestämts vunnit laga kraft.

20 §

Vad som sägs i denna kungörelse om dom skall ha motsvarande tillämpning på ordningsföreläggande och strafföreläggande.

21 §

Talan får ej föras mot trafiksäkerhetsverkets eller trafikkonsulentens beslut enligt denna kungörelse.

22 §

Trafiksäkerhetsverket meddelar de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna kungörelse.

Denna kungörelse träder i kraft den

Bilaga 2 Skiss till sammankoppling av prick-system (1-7) med körkorts-åtgärder vid lämpliga "pricknivåer"

Brott	Prickar	Åtgärd
<i>1. Trafikbrottslagen</i>		
Vårdslöshet i trafik 1 § 1 st	3	Varning
Grov vårdslöshet i trafik 1 § 2 st	7	Återkallelse
Onödigt hindrande av trafik 2 §	2	
Olovlig körning 3 § 1 st 1 p	2	
Grov olovlig körning 3 § 1 st 2 p	5	Återkallelse eller varning beroende på omständigheterna
Åsidosättande av föreskrift 3 § 2 st	2	
Tillåtande av olovlig körning 3 § 3 st	2	
Rattfylleri 4 § 1 mom.	7	Återkallelse
Rattonykterhet 4 § 2 mom.	5	Återkallelse eller varning beroende på omständigheterna
Smitning 5 §	5	—"

2. Annat brott vid förande av fordon

Vägtrafikkungörelsen

Brott mot 163 §, varå stadgas böter, dvs. dagsböter såsom t. ex. annan än gående som inte rättar sig efter polisman's tecken, den som bryter mot 109 eller 110 §§ – större fordonslängd får ej föras på väg, anordnande av tävling på väg utan tillstånd enligt 105 §, ägare av fordon som brukas i strid mot regler om maximilast

Brott mot 164 §, varå stadgas böter, högst 500 kr, såsom t. ex. Omkörning eller förbikörning av fordon eller spårvagn strax före eller på obehåkat övergångsställe

2

Varning

Brott	Prickar	Åtgärd
Hastighetsöverträdelse med 15–30 km/tim	2	–
mer än 30 km/tim	3	Varning
Passerande av korsning med järnväg eller spårväg mot ljus- eller ljudsignal eller när bom fälls, är fälld eller reses	2	–
Underlåtenhet att utmärka utskjutande last vid färd i mörker	2	–
Underlåtenhet att stanna före infart på huvudled	3	Varning
Backning eller vändning på motorväg eller motortrafikled eller på påfarts- eller avfartsväg till sådan	3	Varning
Körning mot rött ljus	3	Varning
Underlåtenhet att eljest iakttä stopplik	2	–
Övriga brott enligt 164 §	1	–

Fordonskungörelsen

Brott mot 105 §, varå stadgas böter, dvs. dagsböter,

brukande av fordon med körförbud	3	Varning
övriga förseelser enligt 105 §	1	–

Brott mot 106 §, varå stadgas böter, högst 500 kr,

Ej effektiv färdbröms	3	Varning
-----------------------	---	---------

Däck med bristning, blottad cordväv eller annan skada som innebär fara för punktering eller explosion, sekunda däck	2	–
---	---	---

Bristfällig kopplingsanordning för släpfordon	2	–
---	---	---

Båda strålkastarna eller för MC strålkastaren ur funktion vid färd under mörker eller dimma	3	Varning
---	---	---------

Ej effektiv styrinrättning	3	Varning
----------------------------	---	---------

Övriga förseelser enligt 106 §	1	–
--------------------------------	---	---

Körkortslagen

35 §	1	–
------	---	---

Körkortsförordningen

105 §	1	–
-------	---	---

Bilregisterkungörelsen

87, 88, 90 §§	1	–
---------------	---	---

Trafikskadelagen

31 §	1	–
------	---	---

Brott	Prickar	Åtgärd
<i>Vägfrikattlagen</i>		
33–36 §§	1	–
<i>Terrängkörningslagen</i>		
4 §	1	–
<i>Terrängtrafikkungörelsen</i>		
70–76 §§	1	–
<i>Interimslicenskungörelsen</i>		
15 §	1	–
<i>Turistvagnskungörelsen</i>		
14 §	1	–
<i>Exportvagnskungörelsen</i>		
13 §		

Enligt ovanstående tabell skulle systemet kunna inrymma förslagsvis tre pricknivåer, nämligen vid

- 3–4 prickar för varning
- 5–6 prickar för varning eller återkallelse vid allvarigare förseelser
- 7 och flera prickar för återkallelse.

Bilaga 3 Utdrag ur konvention rörande vågtrafik, undertecknad i Genève den 19 september 1949

(Bilaga till SFS 1952:520)

Kap. 1

Allmänna bestämmelser

Art. 1

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

Kap. 5

Förare av motorfordon i internationell trafik

Art. 24

1. Fördragsslutande stat skall tillåta varje förare, som inkommer på dess område och uppfyller i bilaga 8 angivna krav, att, därest han innehar gällande körkort, som efter fullgjorda kompetensprov för honom utfärdats av vederbörlig myndighet i annan fördragsslutande stat eller i område därav eller av en av denna myndighet därtill bemyndigad sammanslutning, utan ytterligare prövning på dess vägar föra motorfordon av det eller de slag, som angivas i bilagorna 9¹ och 10¹ och för vilka körkortet är gällande.

2. Fördragsslutande stat äger emellertid kräva, att förare, som inkommer på dess område, skall innehava internationellt körkort i enlighet med det formulär, som innehålls i bilaga 10¹. Särskilt gäller detta, om föraren kommer från land, där nationellt körkort ej fordras eller där det nationella körkort, som utfärdats för honom, ej överensstämmer med formuläret i bilaga 9¹.

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

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

¹ Här utesluten.

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

6. ---

Art. 25

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

Bilaga 4 Konvention om vägtrafik¹

Avtalsslutande parter

som önskar underlätta internationell vägtrafik och öka trafiksäkerheten genom att antaga enhetliga trafikregler har enats om följande bestämmelser:

Artikel 2

Annex till Konventionen

Annexen till denna Konvention, nämligen

Annex 6: Nationellt körkort; och
Annex 7: Internationellt körkort;
är integrerande delar av denna Konvention.

Artikel 3

De Avtalsslutande Parternas förpliktelser

1. (a) Avtalsslutande Parter skall vidtaga lämpliga åtgärder för att säkerställa att de trafikregler som gäller i deras territorier i det väsentliga överensstämmer med bestämmelserna i Kapitel II i denna Konvention. Förutsatt att de nationella trafikreglerna icke på något sätt strider mot bestämmelserna i Kapitel II:

(i) behöver de icke återge bestämmelse som rör situationer vilka ej inträffar inom vederbörande Avtalsslutande Parts territorium;

(ii) får de innehålla bestämmelser som icke återfinns i Kapitel II.

(b) Bestämmelserna i denna paragraf innebär icke skyldighet för Avtalsslutande Parter att straffbelägga överträdelse av bestämmelse i Kapitel II som upptages i deras vägtrafiklagstiftning.

2. (a) Avtalsslutande Parter skall vidare vidtaga lämpliga åtgärder för att säkerställa att de tekniska föreskrifter för motorfordon och släpfordon som gäller i deras territorier överensstämmer med bestämmelserna i Annex 5 till denna Konvention; förutsatt att föreskrifterna icke på något sätt strider mot de säkerhetsprinciper som ligger till grund för bestämmelserna i Annex 5, får de innehålla bestämmelser som ej återfinns i Annex 5. Avtalsslutande

¹ Förenta Nationernas konferens om vägtrafik

Parter skall också vidtaga lämpliga åtgärder för att säkerställa att motorfordon och släpfordon som är registrerade i deras territorier motsvarar bestämmelserna i Annex 5 när de inträder i internationell trafik.

(b) Bestämmelserna i denna paragraf innefattar icke några förpliktelser för de Avtalsslutande Parterna i fråga om tekniska föreskrifter som gäller inom deras territorier för motordrivna fordon vilka ej är motorfordon i denna Konventions mening.

3. Med förbehåll för de undantag som anges i Annex 1 till denna Konvention åligger det Avtalsslutande Parter att medge motorfordon och släpfordon, som motsvarar föreskrifterna i Kapitel III i denna Konvention och vilkas förare uppfyller de villkor som anges i Kapitel IV, tillträde till sina territorier i internationell trafik; det åligger dem också att godtaga registreringsbevis, utfärdade enligt bestämmelserna i Kapitel III, som direkt bevisning för att de fordon till vilka bevisen hänförs sig motsvarar föreskrifterna i Kapitel III.

4. Åtgärder, som de Avtalsslutande Parterna vidtagit eller kan komma att vidtaga, antingen ensidigt eller genom bilaterala eller multilaterala överenskommelser, för att medge motorfordon och släpfordon som ej motsvarar alla föreskrifter i Kapitel III i denna Konvention tillträde till sina territorier i internationell trafik samt för att, i andra fall än dem som anges i Kapitel IV, inom sina territorier godtaga som giltiga körkort utfärdade inom en annan Avtalsslutande Parts territorium, skall anses överensstämma med denna Konventions syfte.

5. Avtalsslutande Parter skall vara skyldiga att medge cyklar och mopeder, som motsvarar de tekniska föreskrifterna i Kapitel V i denna Konvention och vars förare normalt är bosatta i en annan Avtalsslutande Parts territorium, tillträde till sina territorier i internationell trafik. Avtalsslutande Part får icke kräva att förare av cyklar eller mopeder i internationell trafik skall inneha körkort; Avtalsslutande Parter som enligt Artikel 54, paragraf 2, i denna Konvention förklarat att de behandlar mopeder som motorcyklar får dock kräva att förare av mopeder i internationell trafik skall inneha körkort.

6. Avtalsslutande Parter åtager sig att lämna varje Avtalsslutande Part som begär det nödvändiga underrättelser för att fastställa identiteten av den person i vars namn ett motorfordon, eller ett släpfordon kopplat till ett motorfordon, är registrerat inom deras territorier, om framställningen visar att fordonet har varit inblandat i en olycka inom den Avtalsslutande Parts territorium som gjort framställningen.

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

8. Ingen bestämmelse i paragraferna 3, 5 och 7 i denna Artikel skall anses hindra att Avtalsslutande Part gör tillträdet till sitt territorium i internationell trafik för motorfordon, släpfordon, mopeder och cyklar, liksom för fordonens förare och passagerare, beroende av sin lagstiftning rörande yrkesmässig

trafik för person- eller godsbefordran, sin lagstiftning om förarens försäkring i förhållande till tredje man, sina tullbestämmelser och överhuvudtaget sin lagstiftning i andra hänseenden än i fråga om vägtrafik.

Kapitel IV

Förare av motorfordon

Artikel 41

Giltighet av körkort

1. Avtalsslutande Parter skall godtaga

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

(b) nationellt körkort som motsvarar bestämmelserna i Annex 6 till denna Konvention; och

(c) internationellt körkort som motsvarar bestämmelserna i Annex 7 till denna Konvention

som giltigt för färd i deras territorier med fordon tillhörande någon av de kategorier körkortet omfattar, förutsatt att körkortet fortfarande gäller och att det utfärdats av annan Avtalsslutande Part eller dess delstat eller av sammanslutning som vederbörligen bemyndigats därtill av denna andra Avtalsslutande Part. Bestämmelserna i denna paragraf gäller icke tillstånd till övningskörning.

2. Oavsett bestämmelserna i föregående paragraf gäller följande:

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

(b) Avtalsslutande Parter får vägra godkänna giltigheten inom sina territorier av körkort som innehas av personer vilka icke fyllt aderton år.

(c) Avtalsslutande Parter får vägra godkänna körkort som giltiga inom sina territorier för färd med motorfordon eller fordonskombinationer tillhörande någon av kategorierna C, D och E enligt Annexen 6 och 7 till denna Konvention, om körkortet innehas av personer vilka icke fyllt tjuogoett år.

3. Avtalsslutande Parter förbinder sig att vidtaga sådana åtgärder som kan finnas nödvändiga för att säkerställa, att nationella och internationella körkort som sägs i paragraf 1, punkterna (a), (b) och (c), i denna Artikel icke utfärdas inom deras territorier utan rimlig garanti för förarens skicklighet och för hans lämplighet fysiskt sett.

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

(a) Motorfordon i kategori B enligt annexen 6 och 7 till denna Konvention kan vara sammankopplat med ett lätt släpfordon; det kan också vara sammankopplat med ett släpfordon, vars tillåtna maximivikt överstiger 750 kg

(1 650 lb) men ej motorfordonets olastade vikt, om fordonens sammanlagda tillåtna maximivikter ej överstiger 3 500 kg (7 700 lb).

(b) Motorfordon i kategori C eller D enligt annexen 6 och 7 till denna Konvention kan vara sammankopplat med ett lätt släpfordon utan att den kombination som bildas upphör att tillhöra kategori C eller D.

5. Internationellt körkort skall utfärdas endast till den som innehar nationellt körkort, utfärdat på de minimivillkor som anges i denna Konvention. Det skall icke gälla efter det att motsvarande nationella körkort upphört att gälla och numret på det nationella körkortet skall anges på det internationella körkortet.

6. Bestämmelserna i denna Artikel skall ej innebära skyldighet för Avtalsslutande Parter

(a) att godkänna giltigheten av nationella eller internationella körkort utfärdade inom annan Avtalsslutande Parts territorium för personer, som hade sitt normala hemvist inom deras egna territorier vid tiden för utfärdandet eller vilkas normala hemvist flyttats till deras territorier efter utfärdandet; eller

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

Artikel 42

Upphävande av körkorts giltighet

1. Avtalsslutande Parter eller delstater under dem kan återkalla förares rätt att använda sitt nationella eller internationella körkort inom deras territorier, om föraren där gör sig skyldig till förseelse som enligt deras lagstiftning medför förlust av körkort. I sådant fall får den behöriga myndighet under Avtalsslutande Part eller dess delstat som återkallar rätten att använda körkortet

(a) omhändertaga körkortet till dess återkallelsetiden löper ut eller till dess innehavaren lämnar territoriet, om det sker tidigare;

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

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

(d) om förfarandet enligt punkt (a) i denna paragraf icke tillämpats begära, i samband med underrättelse enligt punkt (b), att den myndighet som utfärdat körkortet eller på vars vägnar körkortet utfärdats delger vederbörande det beslut som meddelats såvitt angår honom.

2. Avtalsslutande Parter skall vinnlägga sig om att tillkännage beslut som meddelats dem i enlighet med bestämmelserna i paragraf 1, punkt (d), i denna Artikel för de personer som beröres av besluten.

3. Ingen bestämmelse i denna Konvention skall anses innefatta förbud för Avtalsslutande Parter eller delstater under dem att hindra förare med nationellt eller internationellt körkort att köra, om det är uppenbart eller bevisat att hans tillstånd är sådant att han icke är i stånd att köra säkert, eller om rätten att köra återkallats i den stat där han har sitt normala hemvist.

Artikel 43

Övergångsbestämmelser

Internationella körkort som överensstämmer med bestämmelserna i Konventionen om Vägtrafik, undertecknad i Genève den 19 september 1949, och som utfärdats inom fem år från dagen för ikraftträdandet av förevarande Konvention i enlighet med Artikel 47, paragraf 1, skall såvitt gäller tillämpningen av Artiklarna 41 och 42 i denna Konvention behandlas som internationellt körkort enligt denna Konvention.

Annex 6

Nationellt körkort

1. Nationellt körkort skall bestå antingen av ett ark i format A 7 (74 x 105 mm – 2,91 x 4,13 tum) eller av ett dubbelt (148 x 105–5,82 x 4,13 tum) eller ett tredubbelt (222 x 105 mm – 8,78 x 4,13 tum) ark som kan vikas till enkelarkets format. Färgen skall vara skär.

2. Körkortet skall tryckas på det eller de språk som föreskrives av den myndighet som utfärdar det eller som är behörig att utfärda det; det skall emellertid ha titeln "permis de conduire" på franska, med eller utan samma titel på andra språk.

3. Handskriven eller maskinskriven text på körkortet skall antingen skrivas enbart med latinska bokstäver eller engelsk kursivstil, eller upprepas i denna form.

4. Två av körkortets sidor skall överensstämma med modellsidorna nr 1 och 2 nedan. Förutsatt att inga ändringar gjorts i definitionerna av kategorierna A, B, C, D och E – jämför Artikel 41, paragraf 4, i denna Konvention – eller i bokstavsbeteckningarna, eller i innehållet i de uppgifter som hänför sig till innehavarens identitet, skall denna bestämmelse anses uppfylld, även om avvikelser från dessa modeller har gjorts i detaljer. Särskilt skall nationella körkort som överensstämmer med modellen i Annex 9 till den vägtrafikkonvention som upprättats i Genève den 19 september 1949 anses motsvara bestämmelserna i detta Annex.

5. Det skall vara en fråga för nationell lagstiftning att bestämma, om modellsida nr 3 skall eller icke skall tagas med i körkortet och om körkortet skall innehålla ytterligare uppgifter; om utrymme reserveras för adressändringar, skall det, utom på körkort som överensstämmer med modellen i annex 9 till 1949 års konvention, ske överst på baksidan av körkortets sida 3.

1. På modeller med en vikning (om körkortet är vikt så att första sidan ej är en modellsida) och på modeller med två vikningar kan denna text placeras på första sidan.

2. Ange statens namn eller nationalitetsmärke som anges i Annex 3 till denna Konvention. Not 1 ovan gäller också denna rubrik.

3. Faders eller makes namn kan anges här.

4. Om födelsedatum är okänt, ange ungefärlig ålder vid utfärdandet.

Modellsidor		Nr 1	Nr 2		Nr 3
KÖRKORT ¹		PERMIS DE CONDUIRE ¹	2		
		Kategori av fordon för vilket körkortet gäller:			
1. Efternamn		A	Motorcyklar	9	Gäller till: beslut den den Förlängt till: 9
2. Förnamn ³		B	Motorfordon som ej tillhör kategori A, vars tillåtna maxivikt ej överstiger 3 500 kg (7 700 lb) och som ej har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen	9	Gäller till: beslut den den Förlängt till: 9
3. Födelsedatum ⁴ och födelseort ⁵		C	Motorfordon som användes för godstransport, vilkas tillåtna maxivikt överstiger 3 500 kg (7 700 lb)	9	Gäller till: beslut den den Förlängt till: 9
4. Adress		D	Motorfordon som användes för persontransport och har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen	9	Gäller till: beslut den den Förlängt till: 9
Innehavarens underskrift ⁶	Fotografi 35 x 45 mm (1,37 x 1,75 tum)	E	Fordonskombinationer där dragdonet men ej kombinationerna tillhör kategori eller kategorier som föraren har tillstånd att föra (B och/eller C och/eller D)	9	Gäller till: beslut den den Förlängt till: 9
5. Utfärdat av				10	10
6. i den					
7. Gäller till ⁷					
Nr			11		
Underskrift etc. ⁸					

5. Om födelseorten är okänd, lämna utrymmet tomt.
6. "Eller tumavtryck". Underskriften eller tumavtrycket och utrymmet härför kan utelämnas.
7. Denna uppgift är valfri på körkort som omfattar modellsida nr 3.
8. Underskrift och/eller sigill eller stämpel av den myndighet som utfärdar körkortet eller den sammanslutning som bemyndigats därtill. På modeller med en vikning (om körkortet är vikt så att första sidan ej är modellsida) och på modeller med två vikningar kan sigillet eller stämpeln placeras på första sidan.
9. Sigill eller stämpel av den myndighet, som utfärdar körkortet och, om det behövs, datum när sigillet eller stämpeln anbringades. Sigillet eller stämpeln skall anbringas i den högra kolumnen på modellsida nr 2, vid definitionerna av fordonskategorier och endast bredvid kategorier för vilka körkortet gäller; samma bestämmelser gäller uppgifter om förlängning som skall anges i högra kolumnen på modellsida nr 3.
- Avtalsslutande parter får, i stället för att anbringa sigill eller stämpel i högra kolumnen på modellsida nr 2, ange under en ny punkt 8: "Kategorier", på modellsida nr 1, den bokstav eller de bokstäver som motsvarar den eller de kategorier körkortet gäller för och en asterisk för varje kategori som körkortet icke gäller för (t. ex. "8. Kategori A, B****").
10. Utrymme reserverat för andra fordonskategorier som anges i nationell lagstiftning.
11. Utrymme för eventuella ytterligare anmärkningar av behörig myndighet i den utfärdande staten, inklusive särskilda villkor för användandet (t. ex. "Måste bära korrigeringsglas", "Gäller endast för fordon nr ...", "Fordon måste vara utrustat så att det kan föras av enbent person"). I det fall som anges i andra stycket av not 9 ovan bör dessa ytterligare anmärkningar helst anges på modellsida nr 1.
- Andra uppgifter kan anges på andra sidor än modellsidor.

Annex 7

Internationellt körkort

1. Körkortet skall vara ett häfte i format A 6 (148 x 105 mm, 5,82 x 4,13 tum). Pärmens skall vara grå och insidorna vita.
2. Utsidan och insidan på pärmens första sida skall överensstämma med respektive modellsidor nr 1 och 2 nedan; de skall tryckas på det nationella språket eller på minst ett av de nationella språken i den utfärdande staten. De sista två insidorna skall vara placerade bredvid varandra och överensstämma med modell nr 3 nedan; de skall tryckas på franska. De insidor som föregår dessa två sidor skall återge den första av dem på flera språk som måste omfatta engelska, franska, ryska och spanska.
3. Handskriven eller maskinskriven text på körkortet skall bestå av latinska bokstäver eller engelsk kursivstil.
4. Avtalsslutande Parter som utfärdar eller lämnar tillstånd till utfärdande av internationella körkort på vilka pärmens trycks på annat språk än engelska, franska, ryska eller spanska, skall översända till Förenta Nationernas generalsekreterare en översättning till språket i fråga av texten på modellsida nr 3.

Modellsida nr 1 (pärmens första sida)

..... 1

Internationell motortrafik

INTERNATIONELLT KÖRKORT

Nr . . .

Vägrafikkonvention av den 8 november 1968

Gäller till 2

Utfärdat av

i

Datum

Nummer på nationellt körkort

4

..... 3

¹ Namn på utfärdande stat och dess nationalitetsmärke enligt Annex 3.

² Tre år efter den dag det nationella körkortet utfärdats eller upphör att gälla, beroende på vilket av dessa data som infaller först.

³ Underskrift av den myndighet eller sammanslutning som utfärdar körkortet.

⁴ Sigill eller stämpel för den myndighet eller sammanslutning som utfärdar körkortet.

Modellsida 2 (pärmens andra sida)

Detta körkort gäller ej inom
..... 1

Det gäller inom samtliga Avtalsslutande Parter territorier. De fordons-
kategorier för vilka det gäller anges sist i häftet.

2

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

¹ Ange här namnet på den Avtalsslutande Part inom vars territorium innehavaren
normalt är bosatt.

² Utrymme reserverat för en lista på de stater som är Avtalsslutande Parter (valfritt).

SÄRSKILDA UPPGIFTER OM FÖRAREN

Efternamn 1.

Förnamn¹ 2.

Födelseort² 3.

Födelsedatum³ 4.

Bostadsadress 5.

Motorcyklar

A

Motorfordon som ej tillhör kategori A, vars tillåtna maximivikt ej överstiger 3 500 kg (7 700 lb) och som ej har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen.

B

Motorfordon som användes för godsbefordran och vars tillåtna maximivikt överstiger 3 500 kg (7 700 lb)

C

Motorfordon som användes för personbefordran och som ej har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen

D

Fordonskombinationer där dragfordonet men ej kombinationerna tillhör kategori eller kategorier som föraren har tillstånd att föra (B och/eller C och/eller D0)

E

SÄRSKILDA VILLKOR⁵

[illegible]

Modell 3 (höger sida)

1.
2.
3.
4.
5.

A 4

B 4

C 4

D 4

E 4

Fotografi

4

Innehavarens
underskrift⁶

INDRAGNING AV RÄTTEN ATT ANVÄNDA KÖRKORTET:

Innehavaren har fråntagits rätten att använda körkortet inom

.....⁷ till den

Ort den

.....⁸

8

Innehavaren har fråntagits rätten att köra inom

.....⁷ till den

Ort den

.....⁸

8

1. Faders eller makes namn kan anges här.
2. Om födelseort är okänd, lämna tomt.
3. Om födelsedatum är okänt, ange ungefärlig ålder vid tiden för körkortets utfärdande.
4. Sigill eller stämpel för den myndighet eller sammanslutning som utfärdar körkortet. Sigillet eller stämpeln skall anbringas vid kategorierna A, B, C, D och E endast om innehavaren har tillstånd att föra fordon som tillhör ifrågavarande kategori.
5. T. ex. "Måste bära korrektionsglas", "Gäller endast för fordon nr", "Fordon måste vara utrustat så att det kan föras av enbent person".
6. Eller tumavtryck.
7. Statens namn.
8. Underskrift och sigill eller stämpel för den myndighet som har indragit körkortet inom sitt territorium. Om de utrymmen som är avsedda för uppgifter om indragning på denna sida redan har använts, skall ytterligare indragningar anges på motstående sida.

Bilaga 5 KK d. 30 juni 1952 (nr 520) med anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik

Ändringar SFS 1954:795, 1956:475, 1956:525, 1958:585, 1959:277, 1960:602, 1962:269, 1963:250, 1964:426, 1969:104, 1973:80 och 1975:111.

Den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik – i engelsk och fransk text samt svensk översättning så lydande som härvid fogad bilaga utvisar – har Sverige enligt Kungl. Maj:ts beslut den 25 januari 1952 biträtt utom i vad avser bilaga 1. Konventionen trädde i avseende å Sverige i kraft den 26 mars 1952. Samtidigt upphörde den i Paris den 24 april 1926 avslutade internationella konventionen rörande automobiltrafik att för Sveriges del gälla i förhållande till Frankrike, Monaco och Tjekoslovakien, vilka likaledes biträtt den nya konventionen. Den nya konventionen trädde i övrigt i kraft från och med den 26 mars 1952 i förhållande till Amerikas Förenta Stater (med samtliga områden vilkas internationella angelägenheter handhas av denna stat)

1 §

1 mom. Bestämmelserna i denna kungörelse avse

- a) motorfordon, som är vederbörligen registrerat i främmande, till nya konventionen ansluten stat eller i visst område av sådan stat;
- b) släpfordon eller cykel med hemort i stat eller område, som i a) sägs;
- c) person, som i sådan stat eller sådant område äger föra motorfordon; dock ej fordon, som under mer än ett år oavbrutit befunnit sig inom Sverige

2 mom. Hänvisningar i denna kungörelse till artikel eller bilaga avse den nya konventionen

2 §

1 mom. Å motorfordon eller släpfordon, som uppfyller de i artiklarna 19–22 föreskrivna villkoren, skola följande bestämmelser i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) ej äga tillämpning, nämligen

- a) beträffande *bil*: bestämmelserna i 3 § 1–3, 5 och 6 mom., 10–21 §§ samt 24 § 1 mom;
- b) beträffande *motorcykel*: bestämmelserna i 4 § 1 och 3 mom., ävensom de under a) angivna bestämmelserna, såvitt de avse motorcykel;
- c) beträffande *släpfordon*: bestämmelserna i 6 § 1, 2, 4 och 5 mom., samt 24 a § ävensom de under a) angivna bestämmelserna, såvitt de avse släpfordon.

I fråga om rätt för länsstyrelse att förordna om kontrollbesiktning av motorfordon eller släpfordon samt om rätt för polisman, bilinspektör eller besiktningsman att undersöka och provköra dylikt fordon och meddela förbud mot dess användande skall i tillämpliga delar gälla vad därom är stadgat i 22–24 §§ vägtrafikförordningen.

2 mom. Å *cykel*, som uppfyller de i artikel 26 föreskrivna villkoren, skola bestämmelserna i 7 § 1 mom. vägtrafikförordningen icke äga tillämpning.

3 §

Angående rätt för innehavare av sådant utländskt nationellt eller internationellt körkort som avses i bilaga 9 eller bilaga 10 att här i riket föra motorfordon stadgas i kungörelsen den 6 juni 1962 om godkännande av vissa utländska körkort.

4 §

Registreringsbevis för motorfordon och släpfordon enligt artikel 18, mom. 2, så ock internationella körkort enligt bilaga 10 må under nedan angivna betingelser tillsvidare här i riket utfärdas av kungl. automobilklubben, av motormännens riksförbund samt av svenska turistföreningen, dock att internationellt körkort med giltighet i Danmark, Finland eller Norge icke må utfärdas på grundval av ett i någon av dessa stater eller Sverige utfärdat nationellt körkort.

Såsom förutsättning för utfärdande av sådant registreringsbevis skall gälla att fordonet blivit här i riket registrerat.

Internationellt körkort må utfärdas antingen till den som är behörig att här i riket föra motorfordon av det slag körkortet skall avse, eller till den som tillförlitligen styrker att han efter fullgjorda kompetensprov äger motsvarande behörighet i annat land.

Utfärdas internationellt körkort på grundval av ett i Sveige, Danmark, Finland eller Norge utfärdat nationellt körkort, skall i det internationella körkortet angivas, att det icke äger giltighet i dessa stater.

Den som utfärdar registreringsbevis eller internationellt körkort äger att uppbära en avgift av nitton kronor för varje bevis eller körkort.

Bilaga 6 KK d. 12 okt. 1956 (nr 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.

Ändringar SFS 1958:586 och 1971:36.

Kungl. Maj:t har i anledning av den 15 september 1956 undertecknade överenskommelser mellan *dels* Sverige och Danmark, *dels* Sverige och Finland och *dels* Sverige och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m. – i svensk text så lydande som härvid fogade bilagor (*bilaga A–C*) utvisa – funnit gott förordna, att följande bestämmelser rörande vägtrafiken mellan nämnda länder skola, i vad rör Sverige, lända till efterrättelse utan hinder av bestämmelserna i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

1 §

I Danmark, Finland eller Norge registrerat motorfordon och till bil kopplat släpfordon må inkomma och under högst ett år framföras i Sverige, under villkor att fordonet är i trafikdugligt skick och uppfyller i vägtrafikkungörelsen (1972:603) givna föreskrifter angående fordons axeltryck, bruttovikt och bredd.

Såsom bevis för registrering skall gälla

för dansk personbil och därtill kopplat släpfordon samt motorcykel: registreringsskylt;

för annat danskt motorfordon och därtill kopplat släpfordon: registrerings-skylt och inregistreringsattest;

för finskt motorfordon och därtill kopplat släpfordon: registerutdrag; samt

för norskt motorfordon och därtill kopplat släpfordon: vagnkort.

Fordonet skall vara försett med hemlandets nationalitetsmärke¹ ävensom med registreringsskylt, utvisande i hemlandet tilldelat registreringsnummer.

I första stycket angivna lättnader gälla icke, då fordonets innehavare har stadig hemvist här i riket.

2 §

Därest i Danmark, Finland eller Norge meddelats särskilt tillstånd för brukande därstädes av ett annorstädes än i något av nämnda länder eller Sverige registrerat motorfordon och till bil kopplat släpfordon, må fordonet under den tid tillståndet avser, tillfälligt brukas här i riket, under villkor att fordonet

¹ Överträdelse av denna bestämmelse kan medföra ansvar enligt BRK. Jfr 87 § första stycket BRK.

är i trafikdugligt skick och uppfyller i vägtrafikkungörelsen (1972:603) givna föreskrifter angående fordons axeltryck, bruttovikt och bredd.

Såsom legitimation skall gälla

i fråga om fordon, för vilket tillstånd utfärdats i Danmark: tillfällig inregistreringsattest och gränsskylt

i fråga om fordon, för vilket tillstånd utfärdats i Finland: tillståndsbevis och mot svensk turistvagnsskylt svarande skylt; samt

i fråga om fordon, för vilket tillstånd utfärdats i Norge: vagnkort och Q-skylt.

Gränsskylt, mot svensk turistvagnsskylt svarande finsk skylt och Q-skylt skola efter ordningsnumret upptaga internationellt föreskriven nationalitetsbokstavsbeteckning, utgörande för Danmark DK, för Finland SF och för Norge N. Bokstäver och siffror å skylt skola vara utförda i rött på vit botten.

Då fordon, för vilket utfärdats tillstånd som i första stycket sägs, ur riket utföres till annat land än Danmark, Finland eller Norge, skola såsom legitimation gällande skyltar jämte tillståndshandling överlämnas till vederbörande tullmyndighet, som har att återsända dem till den myndighet, som meddelat tillståndet.

3 §

I Danmark, Finland eller Norge utfärdat och där gällande tillståndsbevis av något av följande slag, nämligen

a) körkort för förande av motorfordon eller

b) tillståndshandling, avseende tillstånd för innehavaren att under tillfällig vistelse därstädes föra motorfordon (i Danmark: medlertidigt førerbevis, i Finland: körtillstånd, i Norge: førerkort för utlending),

giver innehavaren rätt att vid tillfälligt uppehåll i Sverige, under tillståndsbevisets giltighetstid, i fråga om körkort dock högst ett år, föra motorfordon av det slag, beviset avser, såvitt angår motorfordon i yrkesmässig trafik dock allenast under förutsättning att fordonet är registrerat annorstädes än i Sverige.

Tillståndsbeviset skall gälla såsom legitimation.

I första stycket angiven rätt må icke åtnjutas, då tillståndsbevisets innehavare har eller tager stadig hemvist här i riket.

§ 4

1 mom. Därest villkoren för erhållande av tillståndsbevis, som i 3 § första stycket avses, uppenbarligen icke längre uppfyllas eller tillståndshavaren gjort sig skyldig till sådan trafikförseelse, som jämlikt 16 § körkortslagen (1977:477) medför återkallelse av körkort, äger länsrätt efter anmälan av länsstyrelse, oavsett bestämmelserna i 3 §, vägra godkännande för viss tid av tillståndsbevis. Därvid skola i tillämpliga delar bestämmelserna i körkortslagen och körkortsförordningen (1977:722) om återkallelse, spärrtid och varning tjäna till ledning.

2 mom. Vägras godkännande av tillståndsbevis, skall länsstyrelsen omhändertaga detsamma samt då slutligt beslut om det vägrade godkännandet meddelats eller, om bevisets innehavare dessförinnan lämnat Sverige, då länsstyrelsen därom erhållit vetskap, återsända beviset till den myndighet,

som utfärdat detsamma, därvid jämväl orsaken till det vägrade godkännandet skall angivas ävensom på beviset göras anteckning om den tid, för vilken godkännande vägrats. Jämväl om varning, som meddelats tillståndshavare med tillämpning av bestämmelserna i 22 § körkortslagen (1977:477), skall underrättelse med angivande av orsaken till varningen lämnas nämnda myndighet.

3 mom. Bestämmelserna i 23 § körkortslagen (1977:477) och 50 § körkortsförordningen (1977:722) gälla i tillämpliga delar i fråga om tillståndsbevis som avses i 3 § första stycket.

Bilaga 7 KK d. 6 juni 1962 (nr 262) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov

Kungl. Maj:t har med stöd av 31 § 6 mom. och 32 § 1 mom. femte stycket vägtrafikförordningen funnit gott förordna som följer.

1 §

Innehavare av ett i Danmark, Finland, Island eller Norge utfärdat och där gällande nationellt körkort för motorfordon, vilken tager stadig hemvist i Sverige, må – efter ansökan enligt 32 § 1 mom. första och andra styckena vägtrafikförordningen och prövning enligt 32 § 2 mom. samma förordning – under iakttagande i tillämpliga delar av vad i 32 § 3 mom. förordningen stadgas tilldelas ett häremot svarande svenskt nationellt körkort utan hinder av att vid ansökningen icke fogats bevis, som sägs i 32 § 1 mom. tredje stycket förordningen under b), därest sökanden i övrigt fullgjort vad i sistnämnda moment föreskrives för erhållande av sådant körkort.

2 §

Vad i 1 § sägs skall ock gälla innehavare av ett i annan främmande stat utfärdat och där gällande nationellt körkort för motorfordon, vilken tager stadig hemvist i Sverige, såvida han under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört motorfordon här i riket. Vid ansökan om körkort i nu avsett fall skall fogas intyg av polismyndighet eller två trovärdiga personer, utvisande i vilken omfattning och under vilka omständigheter sökanden fört motorfordon här i riket.

3 §

Där svenskt körkort utfärdas med tillämpning av denna kungörelse, skall sökandens utländska körkort, om så lämpligen kan ske, förses med anteckning om förhållandet.

Bilaga 8 KK d. 6 juni 1962 (nr 277) om godkännande av vissa utländska körkort

Ändringar SFS 1967:861 och 1971:364)

Kungl. Maj:t har med stöd av 37 § 1 mom. vägtrafikförordningen funnit gott förordna som följer.

1 §

Innehavare av ett i främmande stat utfärdat och där gällande körkort för motorfordon (utländskt nationellt körkort) äger på villkor som nedan sägs här i riket föra motorfordon av det slag, som körkortet berättigar honom att föra i den stat där det utfärdats.

Innehavare av ett i främmande stat utfärdat internationellt körkort av den lydelse, som avses i bilaga 10 till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik (utländskt internationellt körkort) äger på villkor som nedan sägs här i riket föra motorfordon av det slag, för vilket körkortet enligt sin lydelse gäller.

2 §

Körkort som sägs i 1 § medför icke rätt som där anges, om innehavaren

- a. under de sist förflutna tre åren vistas i Sverige mera än två år; eller
- b. innehar gällande svenskt körkort eller under de sist förflutna tre åren innehaft svenskt körkort, vilket återkallats eller omhändertagits av därtill behörig svensk myndighet.

För behörighet att föra bil krävs att körkortshavaren har fyllt 18 år.

3 §

Vad i 1 § sägs gäller icke framförande av motorfordon i yrkesmässig trafik eller framförande av buss eller lastbil under yrkesutövning såsom förare för annans räkning, om fordonet är registrerat i Sverige.

4 §

Därest utländskt nationellt körkort icke är utfärdat på engelska, franska, holländska, italienska, spanska eller tyska språket, skall föraren vara försedd

antingen med intyg om körkortets äkthet och giltighetstid, utfärdat enligt formulär som framgår av härvid fogad bilaga^{1,2}, eller med översättning av körkortet till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska språket. Intyget eller översättningen skall hava utfärdats av myndighet eller av sammanslutning, som av myndighet berättigats därtill².

5 §

Rörande skyldighet att medhava körkort under färd, att på tillsägelse uppvisa körkort för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman samt att hålla körkort i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet, gäller vad i 8 och 105 §§ körkortsförordningen (1977:722) för där avsedda fall är stadgat.

6 §

Därest villkoren för erhållande av körkort, som avses i 1 § uppenbarligen icke längre uppfyllas eller sådant förhållande föreligger, som jämlikt 16 § körkortslagen (1977:477) medför återkallelse av körkort, äger länsrätt efter anmälan av länsstyrelse besluta, att körkortet under viss tid icke skall medföra rätt, som angives i 1 §. Därvid skola i tillämpliga delar bestämmelserna i körkortslagen och körkortsförordningen (1977:722) om återkallelse, spärrtid och varning tjäna till ledning.

Beslutar länsrätten att körkortet under viss tid icke skall medföra rätt, som angives 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. Anmärkning om beslut 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.

Bestämmelserna i 23 § körkortslagen och 50 § körkortsförordningen gälla i tillämpliga delar i fråga om körkort som avses i 1 §.

7 §

Utöver rätt, som stadgas i denna kungörelse, medför körkort och annat tillståndsbevis, som utfärdats i Danmark, Finland eller Norge, rätt som angives i kungörelsen den 12 oktober 1956 (nr 522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommer mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon, m. m.

¹ Här utesluten.

² Kungl. Maj:t har förordnat, att Kungl. Automobil Klubben och Motormännens Riksförbund skall äga utfärda här avsett intyg resp. översättning (äs d. 19.10.1962)

Bilaga 9 KK d. 6.9.1973 (nr 707) om körkort för diplomater m. fl.

1 § Utländsk medborgare, som tillhör diplomatisk eller konsulär representation i Sverige, och medlem av dennes familj får, om han innehar gällande utländskt nationellt körkort, utan hinder av bestämmelserna i körkortskungörelsen (1972:592) om läkarintyg, lämplighetsintyg och förarprov tilldelas motsvarande svenskt körkort.

2 § Fråga om körkortstillstånd prövas av utrikesdepartementet. Tillståndet förenas med de villkor som behövs.

Ansökan om körkortstillstånd skall innehålla uppgift om sökandens fullständiga namn och svenska personnummer. Saknar sökanden vid tidpunkten för ansökan svenskt personnummer, skall utöver uppgiften om fullständigt namn, lämnas uppgift om hans födelseid, födelseort, födelseland och medborgarskap och hans adress i Sverige.

Till ansökningshandlingen skall fogas avskrift av det utländska körkortet och om körkortet ej är utfärdat på danska, engelska, franska, holländska, italienska, norska, spanska eller tyska språket, översättning av körkortet till något av dessa språk eller till svenska språket. Avskrift och översättning skall vara bestyrkta av vederbörande beskickning eller konsulat.

Se TSV skrivelse 1973-09-24, Dnr 47-738856 u, ang. utfärdande av körkort för diplomater m. fl.

3 § Vad som sägs i 42, 45, 46, 48–59 och 119–123 §§ körkortskungörelsen (1972:592) och i 18 § kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning om statens trafiksäkerhetsverk, länsrätt eller länsstyrelse gäller i fråga om körkortshavare som avses i denna kungörelse i stället utrikesdepartementet.

4 § Körkortets nummer utgöres av bokstäverna CD och personnummer för körkortshavaren.

5 § Körkort som lämnats ut med stöd av denna kungörelse skall, utöver i de fall som avses i 3 §, återställas till utrikesdepartementet, när innehavaren avanmäles av vederbörande beskickning eller konsulat eller när villkor som meddelats för körkortet ej längre är uppfyllda.

6 § I fråga om körkortshavare som avses i denna kungörelse får bilregisternämnden efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk besluta om avvikelse från bestämmelserna om körkortsregistreringen i körkortskungörelsen (1972:592) och kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning.

Sådana föreskrifter för tillämpningen av denna kungörelse som ej rör körkortsregistreringen meddelas av utrikesdepartementet efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 oktober 1973.

Genom kungörelsen upphäves kungl. Maj:ts beslut den 14 oktober 1960, nr 17, om utfärdande av körkort i vissa fall för diplomatiska och konsulära representanter m. fl.

Kungörelsen tillämpas även på körkort som utfärdats med stöd av Kungl. Maj:ts förenämnda beslut den 14 oktober 1960 eller motsvarande äldre bestämmelser och, om sådant körkort bytts ut enligt kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, på det nya körkortet.

Kronologisk förteckning

1. Stat-kyrka. Ändrade relationer mellan staten och svenska kyrkan. Kn.
2. Stat-kyrka. Bilaga 1. Kyrkans framtida organisation. Kn.
3. Stat-kyrka. Bilaga 2-12. Utredningar i delfrågor. Kn.
4. Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömningsunderlag. U.
5. Föräldrautbildning. S.
6. Ny skogspolitik. Jo.
7. Skog för framtid. Jo.
8. Hyresrätt 2. Lokalhyra. Ju.
9. Ny konkurrensbegränsningslag. H.
10. Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. Ju.
11. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. E.
12. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. E.
13. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2-4. E.
14. Arbete åt handikappade. A.
15. Praktikfrågor-åtgärder i ett kort perspektiv. U.
16. Regional konsumentpolitisk verksamhet. H.
17. Energi. I.
18. Öresundsförbindelser. K.
19. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. K.
20. Öresundsförbindelser. Bilaga B. Konsekvenser för företag och hushåll. K.
21. Bemanning av fartyg. K.
22. Energi, strukturomvandling och sysselsättning. A.
23. Växtförädling. Jo.
24. Ny renhållningslagstiftning. Jo.
25. Etablering av miljöstörande industri. Bo.
26. Hälso- och sjukvårdspersonalen. S.
27. Fortsatt körkortsreform. K.

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Hyresrätt 2. Lokalhyra. [8]
Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. [10]
Ordningsvakter. [33]
Förstärkt skydd för fri- och rättigheter. [34]
Arrenderätt 1. [36]

Socialdepartementet

Föräldrautbildning. [5]
Hälsö- och sjukvårdspersonalen. [26]
Föräldraförsäkring. [39]

Kommunikationsdepartementet

1975 års danska och svenska öresundsdelegationer. 1. Öresunds-
förbindelser. [18] 2. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. [19]
3. Öresundsförbindelser Bilaga B. Konsekvenser för företag och
hushåll. [20]
Bemannning av fartyg. [21]
Fortsatt körkortsreform. [27]
Trafikpolitik-kostnadsansvar och avgifter. [31]

Ekonomidepartementet

Kapitalmarknadsutredningen. 1. Kapitalmarknaden i svensk eko-
nomi. [11] 2. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. [12] 3.
Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2-4. [13].

Utbildningsdepartementet

Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömnings-
underlag. [4]
Praktikfrågor-åtgärder i ett kort perspektiv. [15]

Jordbruksdepartementet

1973 års skogsutredning. 1. Ny skogspolitik. [6] 2. Skog för fram-
tid. [7]
Växtförädling. [23]
Ny renhållningsslagstiftning. [24]

Handelsdepartementet

Ny konkurrensbegränsningslag. [9]
Regional konsumentpolitisk verksamhet. [16]
Hotell- och restaurangbranschen. [37]

Arbetsmarknadsdepartementet

Sysselsättningsutredningen. 1. Arbete åt handikappade. [14] 2.
Energi, strukturomvandling och sysselsättning. [22] 3. Kvinnors
förvärvsarbete och förvärvshinder. [28]
Arbete i jordbruk och trädgård. [29]
Jämställdhet i arbetslivet. [38]

Bostadsdepartementet

Etablering av miljöstörande industri. [25]
Brand inomhus. [30].

Industridepartementet

Energi. [17]

Kommundepartementet

Kyrkoministerns stat-kyrka grupp. 1. Stat-kyrka. Ändrade relationer
mellan staten och svenska kyrkan. [1] 2. Stat-kyrka. Bilaga 1.

Kyrkans framtida organisation. [2] 3. Stat-kyrka. Bilaga 2-12.
Utredningar i delfrågor. [3]
Ny indelningslag för kommuner, landstingskommuner och försam-
lingar. [32]
Regional utvecklingsplanering, länsplanering, vidgad länsdemokrati.
[35]







LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-04060-3
ISSN 0375-250X